RANDOLF LI



48 000 000 TONA ZA Ajzenhauera

MALA VOJNA BIBLIOTEKA

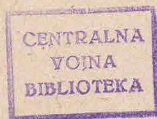




RANDOLF LI

POTPUKOVNIK ARMIJE SAD

48 000 000
TONA ZA
AJZENHAUERA



13

BEOGRAD
1953

Naslov dela u originalu
48 MILLION TONS TO EISENHOWER
By
Lieutenant colonel Randolph Leigh

Preveo sa engleskog
kapetan I klase JNA
Zoran Konstantinović

Redigovao prema originalu
Živojin Radojičić

Naslovnu stranu izradio
Ljubomir Ristović

Vojno izdavački zavod „Vojno delo“

Vrhovna komanda Evropskog ratišta
Oružane snage Sjedinjenih Država
Kabinet Vrhovnog Komandanta

LJUDIMA I ŽENAMA SLUŽBI SNABDEVANJA I POZADINE EVROPSKOG RATIŠTA.

Želeo bih da imam mogućnost da svakom od Vas lično pružim sliku onoga što ste Vi, po mome mišljenju, doprineli savezničkoj pobedi u Evropi. Naročito bih voleo da Vam pojedinačno podvučem *odlučujući značaj* Vaših često nezapaženih, a uvek napornih zadataka.

Pošto je ovaj lični kontakt sa svakim od Vas nemoguć, želeo bih da ova knjiga posluži kao znak mog priznanja i kao uspomena na Vašu požrtvovanu, nesebičnu službu domovini i slobodi čovečanstva.

30 maja 1945 *Dvajt Ajzenhauer*

1

BRZINA I TEŽINA

Bitna karakteristika Drugog svetskog rata u Evropi sastojala se u tome što je izjednačio napore snabdevačkih i boračkih trupa i na kraju im dao podjednak udeo u velikoj pobedi. To je bio i rat najbržih pokreta, a u isto vreme i najglomazniji rat s obzirom na tonažu materijala, potrebnog za njegovo izvođenje.

Nikada se ranije vojske nisu tukle na zemlji i u vazduhu sa takvom neprekidnom brzinom. Nikada pre toga jačina udara i brzina borbenih snaga nisu u tolikoj meri zavisile od snabdevačkih delova i njihovih sposobnosti da se uspešno bore sa dotada neviđenim tonažama. Za rad sa ovakvim teretima nisu dotle postojala nikakva praktična uputstva. Rukovodioci pozadinske službe iz ranijih ratova smatrali bi da je ovaj problem nerešiv. I pored svega toga rat je dobiven, jer su ljude, koji su prkosili neprijateljskoj vatri, podržavali drugi (ljudi iz pozadine) koji su se usudili da i planine pokrenu.

Ovaj je sukob u mnogome potsećao na vrstu rata kakvu su vojni teoretičari odavno predviđali. Međutim, o naporima i potresima, nadama i razočarenjima, koji su se preživljavali u ratnoj stvarnosti, oni su vrlo malo znali. Kult sile, pod čijom se hipnozom nalazila jedna strana i vera u demokratiju na drugoj strani — a često i samo mladalačka bujnost — uzdizali su ljude naizmenično do novih visina vanrednog i besprimernog požrtvovanja. Celokupan razvoj vojne misli tokom 50 godina bio je sažet u vremenski razmak od svega nekoliko meseci.

Opšta karakteristika ovakvog načina ratovanja bila je pažljivo planiranje u pozadini i ne baš tako smotreno, ali, zato samopregorno i požrtvovano izvršavanje postavljenih zadataka. Smelost savezničke operativne zamisli,

više no ma kakvo materijalno preimućstvo, bila je garancija pobede. Za ljude koji su upravljali mašinama u ovom ratu velikih brzina, vreme i prostor jedva da su postojali. Oni su leteli preko mora i kontinenata. Stotinama kilometara preko neprijateljske teritorije vozili su oni svoje moderne džagernate.[1]) Genije američkog naroda i američka industrija opremili su ih izdržljivim i vrlo preciznim oružjem. Uz pomoć instrumenata, osetljivih gotovo kao mozak i ruke ljudi koji su ih konstruisali, oni su sebi brzo i nepogrešivo krčili put duboko u nepoznatu zemlju da bi u roku od nekoliko sekundi razorili neprijateljska uporišta, za koja bi se nekada reklo da su udaljena čitav dan marša. Nedovoljno opremljenoj vojsci takva bi uporišta odolevala mesecima, a možda se ne bi ni mogla osvojiti.

Iza ovih mašina dolazili su, prvi po slavi i sudaru, pešaci. U poređenju sa borcima nekadašnjih armija, oni su bili najhitriji i najjači borci koji su ikada stupili u borbu. Njihova snaga ležala je prvenstveno u brzini, a nju su imali blagodareći motorizaciji, naoružanju i tehnički savršenoj organizaciji koja je besprekorno funkcionisala.

Neposredno iza boraca na frontu (na kopnu i u vazduhu) stajali su vojnici pozadinskih službi. Ti ljudi pod oružjem pretstavljali su američku industriju prenetu u Evropu, da bi se pod najnepovoljnijim uslovima suprotstavila nemačkoj industriji. Često je ljudstvo pozadinskih službi u samoj borbenoj zoni hrabro i dovitljivo izvršavalo mnogobrojne zadatke koji su se pred njega postavljali. Ti su zadaci bili teški, prozaični, a često i neprijatni. To su bili: pripadnici pristanišnih bataljona, ljudi po dokovima koji su istovarivali brodove, železničari, šoferi kamiona, ljudi koji su slagali municiju po skladištima rasturenim po pustim šumama, ljudi koji su premeštali snabdevački materijal, a masu opreme i hrane uneli i izneli iz studenih magacina, ljudi koji su sagradili logore po blatnjavim poljima, masni i prljavi ljudi koji su po mračnim ložionicama radili oko svojih lokomotiva, ljudi koji su gradili autoputeve ručno i buldožerima, ljudi koji su popravljali že-

---

[1]) Džagernat (Jaggernat) je naziv induskog boga Višne. Slika tog boga u Orisi prikazuje ga kako sedi u dvokolicama koje vuku hiljade vernika, dok drugi vernici u znak svog verskog obožavanja ležu pod točkove kola da ih ova pregaze.

Prema tome pisac je ovde upotrebio alegoriju za današnja borna kola. Prim. red.

lezničke pruge porušene bombama, granatama i eksplozivom, ljudi koji su upravljali amfibiskim kamionima DUKW[2]), barkama i dereglijama, Rino skelama[3]), ljudi koji su bez sna vozili sve vrste transportnih sredstava, uključujući tu i čuvenu ekspres prugu „Crvena lopta“[4]), poslužioci hemiskog oružja, telefonisti, ljudstvo u centralama i za podizanje telegrafsko-telefonskih linija, radiovezisti, ratni fotografi, apotekari, ljudi po radionicama za opravke i depoima za održavanje, ljudi koji su rukovali odećnom i logorskom opremom, iskusni lekari, hirurzi i bolničarke, koji su lečili i negovali ranjenike, i hiljade ljudi koji su vršili svoju dužnost gdegod je to potreba zahtevala, izloženi opasnostima i iscrpljenju.

Trupe pozadinskih službi na dan iskrcavanja

Trupe pozadinskih službi koje su potpomagale iskrcavanje u Normandiji brojale su 527.631 čoveka. Na dan iskrcavanja one su bile ovako podeljene:

Stručno, dodeljeno i pridodato ljudstvo:

Ljudstvo istaknutih odeljaka administrativne osnovice	896
Ljudstvo odeljaka administrativne osnovice	7.236
Intendantska služba	59.834
Sanitetska služba	65.407
Inžinjeriska služba	79.330
Artiljeriskotehnička služba	45.646
Služba veze	16.578
Hemiska služba	6.954
Transportna služba	68.850
Vojna policija	12.468
Ojačanja	11.489
Dopunske trupe	59.809
Svega . .	434.497

---

[2]) Amfibiski kamioni (obeleženi kao DUKW što pretstavlja skraćenicu za izraz *Duck Wagon,* ploveći vagon-patka) nosivosti 20 ljudi ili odgovarajući teret (2½ t). Imaju karoseriju u vidu čamca i sposobni su za kretanje po suvom i po vodi. — Prim. prev.

[3]) Rino skele konstruisane su od lakog čelika tako da se mogu koristiti za podizanje mostova između desantnih brodova i obale, za izradu kejova i suvih dokova, a sa odgovarajućim motorom kao skele za prebacivanje ljudstva i materijala. — Prim. prev.

[4]) Express Red Ball — sistem dotura kamionima po jednoj kružnoj pruzi. Vidi bliže u Glavi V. — Prim. prev.

Ostalo ljudstvo:

Pojačanja za pozadinske jedinice i službe	76.359
Bolesnici i ranjenici	14.402
Zatvorenici (američki vojnici na izdržavanju kazne ili pod istragom)	2.373
Svega . .	93.134
UKUPNO . .	527.631

Na dan iskrcavanja (*D*-dan) brojno stanje jedinica pozadinskih službi iznosilo je 434.497 ljudi, odnosno 31% od svih američkih snaga na Evropskom ratištu. Sedmog juna 1944 ove su snage brojale 1,549.080 ljudi, računajući u taj broj i one u Velikoj Britaniji i Francuskoj.

Svaka armija, svaki korpus i svaka divizija imali su u svome sastavu pozadinske jedinice. Veći deo tih jedinica organizovala je i obučavala Komanda pozadine za Evropu. Mnoge od njih bile su u sastavu Komande pozadine sve dok nisu dodeljene odgovarajućim borbenim jedinicama.

Brojni odnos između pozadinskih jedinica i boračkih snaga (koji često može biti i dopunjen ovim drugim) vidi se iz činjenice da je 31 avgusta 1944 godine od 1,800.000 ljudi u armijama dotada u Severnoj Francuskoj bilo 344.759 iz pozadinskih jedinica i to:

Hemiska služba	9.749
Inžinjeriska služba	130.207
Artiljeriskotehnička služba . . .	47.953
Intendantska služba	59.011
Služba veze	36.470
Sanitetska služba	44.019
Vojna policija	6.906
Razno	10.444

Ako uporedimo pozadinske jedinice i službe kakve su bile u Prvom sa onim iz Drugog svetskog rata, uočićemo da je između njih bilo mnogo sličnosti, ali i dosta razlike. Na dan primirja 1918 godine jačina pozadinskih jedinica i službi u Prvom svetskom ratu iznosila je, otprilike, koliko i jačina pozadinskih jedinica i službi naše glavne invazione snage 1944 godine. Pozadinske jedinice i službe generala Peršinga iznosile su 570.140, a juna 1944 pozadinske jedinice i službe na Evropskom ratištu imale su 527.631 čoveka.

Ekspedicione snage generala Peršinga, pri najjačem brojnom stanju, imale su približno 2,000.000 ljudi, a skoro isto toliko iznosila je i jačina američke vojske na Evropskom ratištu kasno ujesen 1944 godine, ako računamo samo one snage koje su nastupale kroz Normandiju.

Invazione snage (*Dragun*), koje su se 15 avgusta 1944 godine iskrcale u Južnoj Francuskoj i koje su izvršile svoje sjajno prodiranje dolinom Rone i dalje u samu Nemačku, ni približno nisu bile tako jake kao invazione snage *(Neptun)* u Normandiji. Njihovo dejstvo u početku nije bilo toliko dramatično, mada je njihov krajnji učinak bio vrlo veliki. U pogledu tehnike i opreme operacija *Dragun* bila je na ravnoj nozi sa operacijom *Neptun,* no njena je pozadinska služba bila srazmerno manja.

Služba snabdevanja operacije *Dragun* 20 novembra 1944 godine ušla je u sastav službe snabdevanja operacije *Overlord* (Saveznička operacija u Normandiji, kao celina, nosila je naziv *Overlord;* njen deo koji je obuhvatao pokret do obale i napad na nju nosio je naziv *Neptun).* U vreme stapanja operacija *Dragun* i *Overlord* u jedinstvenu operaciju, jačina pozadinskih jedinica i službi severnih snaga bila je, otprilike, jednaka jačini pozadinskih jedinica iz 1918 godine, tj. nešto preko 500.000 ljudi.

U vreme spajanja severnih i južnih snaga, decembra 1944 godine, odnos između pozadinskih i borbenih jedinica bio je približno jednak odnosu američkih ekspedicionih snaga (*AEF*) iz decembra 1918 godine, — tj. 1 : 2. Do 30 aprila 1945 godine jačina pozadinskih jedinica i službi u Evropi iznosila je 979.637 ljudi — što pretstavlja jednu trećinu ukupnih snaga od 2,821.382. Tu su uključeni lekari i pacijenti po bolnicama.

U poređenju ova dva rata u pogledu količine upotrebljenog materijala *jasno se vidi da je* u Drugom svetskom ratu trebalo približno šest puta više materijala na jednog vojnika no u Prvom svetskom ratu. Od početka rata pa do 11 novembra 1918 tonaža za Prvi svetski rat bila je 8,346.342 tone.

U Drugom svetskom ratu, do 31 maja 1945 godine, tonaža je iznosila 47,641. 822 tone.

Drugim rečima, Drugi svetski rat bio je u znatno većoj meri rat mašina, pa je sledstveno tome zahtevao i veću tonažu. Ali to još nije sve. Materijal koji je trebalo transportovati i ubaciti u borbu zapremao je znatno više

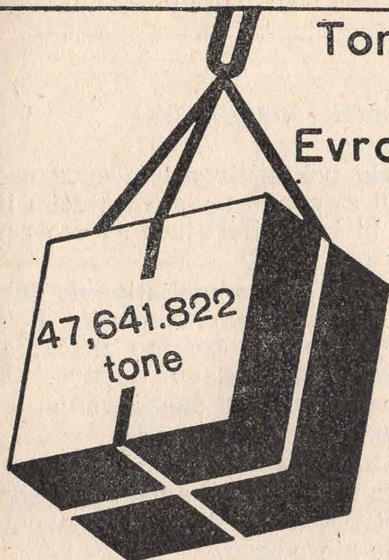
prostora, a u isto vreme bio je i mnogo osetljiviji. Prosečno, tona materijala upućena za generala Peršinga zapremala je svega 1,8 m^3 tovarnog prostora.

Prosečna tona za Ajzenhauera iziskivala je 2,9 m^3 tovarnog prostora.

To je značilo 57% više prostora na brodovima, magacinima, dokovima, vozovima i kamionima, prosečno za svaku tonu od ukupnih 48,000.000; to je takođe značilo veće teškoće na drumovima, jer su ogromne mašine savremenog rata sa svojom glomaznom ambalažom često zahtevale da se putevi sa saobraćajem u oba pravca svedu na korišćenje samo u jednom smeru, pa je to iziskivalo čak i skupe zaobilaske zbog uskih grla koja su nastajala pri oštrim zavojima na putevima sa krivinama.

Bilo je još i drugih teškoća prouzrokovanih povećanom zapreminom i težinom. Mnoge od najboljih ratnih mašina bile su toliko velike i teške da nije bilo moguće da se podignu pomoću dizalica koje su postojale u Velikoj Britaniji. U nekim slučajevima ne samo da je bilo potrebno da se transportuju džinovske mašine preko okeana, već da se s njima pošalju i superdizalice sa izvežbanom poslugom. Bilo je i takvih ogromnih transportnih vozila čije je samo prevoženje pretstavljalo velike transportne probleme, kao naprimer, kamioni-nosači tenkova dužine 18 m za prenošenje tenkova i aviona. Sopstvena težina ovih kamiona iznosi 30 tona, a nosivost 40 tona. Oni su često zakrčavali nedovoljno prostrana pristaništa i drumove. Ali umešnost i neumoran rad uspevali su redovno da ih dobace do mesta gde su u borbi bili potrebni, — i oni su uvek sjajno opravdali izvanredne napore koje je njihova upotreba zahtevala.

Prvi svetski rat poslužio je kao probni poligon za brzopokretne mašine i oruđa sa velikom brzinom gađanja što je bilo bitno u toku Drugog svetskog rata. Međutim, to je upravilo napore gotovo celokupne službe snabdevanja na obezbeđenje municijom, benzinom i gumama što rat velike brzine nezajažljivo guta. U toku Prvog svetskog rata oružje u rukama običnog pešaka nije bilo automatsko. U Drugom, pak, svetskom ratu, stotine hiljada individualnih boraca bilo je naoružano puškama sa velikom brzinom gađanja (čuvena M-1 puška), a svaki je pešak znao da se pozadi njega nalazi organizacija koja će ga neprekidno snabdevati. Pored toga, bilo je daleko više mitra-



Tonaža američke armije Evropsko ratište

Drugi svetski rat
1 juna 1942 do
31 maja 1945

	tona
iz SAD redovan prenos	23,252.452 (A)
iz SAD vozila	3,964.924
iz SAD i Centralne Amerike, nafta	7,108.718 (B)
iz Britanije, mesna sredstva	9,815.788
iz Francuske, mesna sredstva (približno)	3,500.000
Ukupno u tonama	47,641.882

Radovi izvršeni u Velikoj Britaniji za potrebe američke vojske dostigli su 26,095.698 tona. Ta količina nije gore navedena. Od radova, približno 65% obavili su britanski civilni radnici, a 35% američki inžinjerci. (A) Znači da je u gornji broj uključeno 1,965.747 tona materijala koji je predat Francuskoj. (B) Do 31 maja 1945, mali deo došao je sa Bliskog Istoka 1945 god.

Prvi svetski rat

1 juna 1917 do 15 novembra 1918

iz SAD	4,010.400
iz mesnih sredstava	4,335.942
Ukupno u tonama	8,346.342

8,346.342



tone

ljeza i drugih vrsta automatskog oružja no u Prvom svetskom ratu (priložena tabela daje interesantno poređenje artiljerije, a u glavi X izneti su dalji detalji o snabdevanju municijom).

Glavne prepreke brzoj pobedi

Ogromna količina vrlo pokretljivog i moćnog naoružanja koje smo nagomilali zajedno sa odgovarajućim ljudskim potencijalom, brzo bi bila odlučujuća za ceo rat da nije bilo tri važna činioca.

Prvi je bio taj što je strategiska inicijativa do duboko u 1943 godini bila isključivo u rukama Nemačke. Pokreti njenih snažnih armija diktovali su izvesne značajne izmene u prvobitnom savezničkom planu dejstva. Usled toga iz osnova su se izmenili planovi snabdevanja, a povećale teškoće snabdevanja.

Drugi činilac je bilo to što je Nemačka, sa najvećim delom evropske industrije u svojim rukama, uspela da na Evropskom kontinentu stvori najsolidniji odbranbeni sistem kakav je ikada dotle bio poznat.

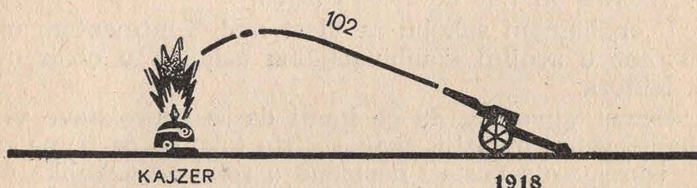
Najznačajniji činilac je bio taj što je mehanizovani saveznički desant sa svojom dotada neviđenom težinom i zapreminom materijala, morao da se izvrši bez oslonca na ijedno pristanište na Kontinentu preko koga bi se zatim naše jedinice na kopnu snabdevale. Štaviše, nismo sa sigurnošću mogli da računamo ni sa malim pojasom peščanog žala na samoj obali. Nasuprot ovom nedostatku pristaništa u 1944 godini, sva su francuska pristaništa 1917 godine, ukoliko ih Britanci nisu koristili, stajala na raspoloženju američkim ekspedicionim snagama i bila su u dobrom stanju.

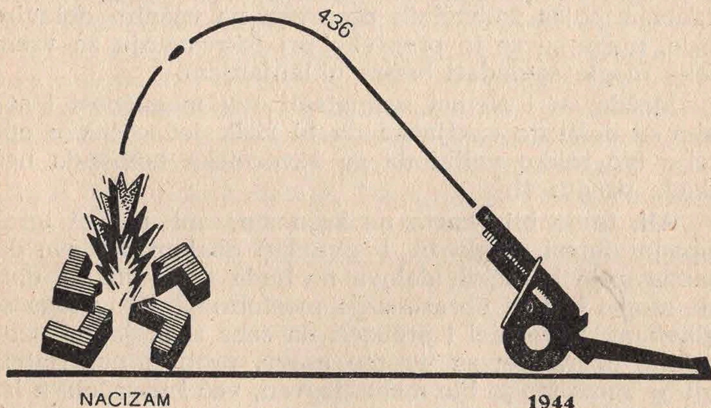
Ništa neće umanjiti slavu napadnih trupa u Normandiji ako kažemo da bi njihova hrabrost bila uzaludna da pozadinske jedinice i službe nisu išle s njima rame uz rame, snabdevajući ih sve do konačne pobede.

Isto tako, ništa neće umanjiti uspeh visokih rukovodilaca pozadinskih službi ako se tvrdi da bi njihov rad bio ništavan da nije bilo ljudi koji su izvršavali i skromnije zadatke — ljudi čiji je bezimeni i često puta nenagrađeni heroizam bio jedan od svetlih tačaka rata.

1944 Ako bi se ispalio po jedan metak na topovsku cev celokupne artiljerije na Evropskom ratištu, količina eksploziva iznela bi 436 tona.

1918 Po jedan metak na cev iznelo bi samo 102 tone.





2

VREME I PLIMA NA DAN ISKRCAVANJA

Retko kada su dva faktora igrala tako sudbonosnu ulogu kao što je to bio slučaj 6 juna u onim napetim trenucima od 7.00 do 10.00 časova.

U epohalnom sukobu za vlast nad Kontinentom obe su strane u svojim kombinacijama uzimale u obzir ova dva faktora.

Nemci, shvativši da će imati da se suprotstave vrlo mehanizovanoj invaziji, znali su isto tako da će trupe zaštite iskrcavanja postati nemoćne u roku od nekoliko časova ako im služba dotura otkaže. Najveću opasnost uspostavljanju savezničkog snabdevanja pretstavljao je odbranbeni pojas podvodnih prepreka na važnim delovima obale, mada su se te prepreke pri iskrcavanju za vreme oseke mogle savladati brzim uklanjanjem.

Možda su i Nemci razmatrali ovu mogućnost i svakako su došli do zaključka da bi rizik jedne takve operacije bio toliko veliki da ga saveznička komanda neće nikada preduzeti.

Ali, to je bila karta na koju smo mi uistini igrali. Napadni talasi mogli bi i ovladati obalom, ali sve dok snabdevanje boračkih delova ne bude teklo stalno, dotle nije moglo biti ni obrazovanja mostobrana. Zbog toga su, uglavnom, Saveznici i preuzeli na sebe rizik jedne nepovoljnije operacije za vreme oseke, protivu neprijatelja koji ne samo što je bio mehanizovan, već i utvrđen, a isto tako i dobro obavešten.

To je dalo oblik početnom zadatku i pokretima pozadinskih službi. Ustvari, nemoguće bi bilo razumeti da su pozadinske službe započele svoj rad na Kontinentu, a da prethodno nisu bile upoznate sa taktičkim problemom s kojim je njihov rad bio u vezi.

Za branioce, najveći izgledi nudili su se ako bi uništili invazione snage još pred obalom, a delove koji bi uspeli da se probiju, čim se budu približili plićacima.

22 aprila 1944 godine, kada su završavane poslednje pripreme za odbranu, maršal Romel pisao je komandantima obalske odbrane: „Mi moramo neprijatelja zadržati još na vodi, ne samo usporavajući ga već i uništavajući svu njegovu opremu“.

To je bila hvalisava ali i shvatljiva želja. Neprijateljeve odbranbene pripreme nisu mogle u potpunosti da obezbede ostvarenje ove namere. Ali, one su bile takve da je po svemu izgledalo da će saveznički plan prihvatiti i krajnji rizik i da će, pokušavajući da ga umanji, opasnost za napadne talase preneti na pozadinske delove.

Odbranbeni sistem — kombinacija protivdesantnih prepreka sa vatrenim izvorima u neposrednoj blizini — bio je najefikasniji za vreme plime. Za vreme oseke, višestruki redovi mina i lengerisanih prepreka štrčali su visoko iz peska i jedinicama nije bilo teško da ih prođu. Strme stene i peščani sprudovi normandiske obale koji se neposredno uzdižu nad morskom obalom, bili su načičkani malim forovima, utvrđenim uporištima, bunkerima i streljačkim gnezdima. Otuda je neprijatelj sa uspehom mogao da tuče peščanu obalu pred sobom kao i onaj nepravilni pojas kamenja i nabacane zemlje koji dominira obalom i koji se nalazi baš na samoj granici visokog vodostaja. Prepreke su bile postavljene tako da su pretstavljale opasnost za svaki čamac koji bi pokušao da se približi obali. Doduše, moglo se desiti da napadni talasi uspeju da pređu preko tih podvodnih prepreka i da se iskrcaju na pojasu kamenja. Dalje, bilo bi moguće da se oni na tom pojasu, pretrpevši izvesne gubitke, probiju i nađu zaklona u mrtvom uglu strmih stena normandiske obale ili pred zidanim bedemom koji je bio podignut blizu mora. Međutim, branioci su uvek mogli da delove koji su se probili zaokruže i počesno unište time što bi zaprečnom vatrom sa stena i peščanih sprudova i pomoću podvodnih prepreka onemogućili dalje pristizanje pojačanja kao i svaki dalji dotur materijala.

Verovatno su Nemci tako i razmatrali problem odbrane.

Međutim, Saveznici su se odlučili za iskrcavanje za vreme oseke. To je očigledno bila operacija koja je morala da se izvede na prečac. Sem toga, preduzeti ovakvu

jednu operaciju značilo je, ustvari, veći deo rizika prebaciti na prve napadne jedinice. Iskrcavajući te jedinice za vreme oseke mi ih duže vremena izlažemo dejstvu neprijateljske vatre sa obalskih položaja. Pešaci i inžinjerci biće primorani da se sa mnogo muke probijaju kroz peščani pojas koji je, inače, za vreme plime pod vodom.

Međutim, najveće opravdanje za preuzimanje ovakvog sračunatog rizika ležalo je u tome što će uklanjanje podvodnih prepreka pretstavljati prvi korak ka obezbeđenju nesmetanog rada pozadine, a to je dalje značilo da će za operaciju *Neptun* biti osigurana neprekidnost dotura.

Bilo je tu, svakako, i drugih momenata koji su govorili u prilog iskrcavanja za vreme oseke. To su bili taktički i psihološki momenti — iznenađenje, zabuna neprijatelja prouzrokovana baš time što ćemo postupiti suprotno od onoga što on očekuje.

Kada je konačno došao dan da u bici proverimo valjanost svoje odluke, hiljade Amerikanaca bilo je satima prikovano na obalskim čistinama, koje su se spuštale prema vodi i mnogi od njih tražili su zaklone iza istih onih prepreka od kojih je trebalo da budu uništeni. Dok su jedni polegali da bi se zaklonili od neprijateljske vatre i usled straha, dotle je druge savladao zamor. Svi su bili podložni ovim uticajima u većoj ili manjoj meri. Pa ipak, priličan je bio broj onih koji su, savladavši trenutke teškog iskušenja, krenuli napred probijajući sebi put dublje na obalu — put koji je ocrtavao početak jedne velike pobede.

U borbi, stvari retko teku po planu. Jedna od čudnih ironija ovog sudbonosnog dana sastojala se u tome što iskrcani napadni delovi, pri prolazu kroz pojas prepreka, ni izdaleka nisu pretrpeli onakve gubitke kakve smo očekivali, izlažući ih svesno većem riziku da bi time osigurali neprekidnost snabdevanja.

No s druge strane događaji su se razvijali tako da ne bismo mogli ni da tvrdimo da je neprekidnost našeg dotura nastupila kao posledica ovakvog načina iskrcavanja, kakav smo izabrali.

Uspeh Saveznika ne bi se mogao objasniti ni time što neprijatelj nije očekivao ovakav način iskrcavanja i da je stoga u potpunosti zanemario mogućnost odbrane za vreme oseke.

Vatra koja se sručila na našu pešadiju dok je nadirala preko peska, bila je isto tako ubitačna kao što bi to bila i za čamce koji bi za vreme plime pokušali da sebi probiju put preko pojasa podvodnih prepreka. Na preprekama su se nalazile zastavice očigledno da posluže za upravljanje artiljeriskom vatrom u slučaju da protivnički vojnici ili čamci pokušaju da se probiju. Mnogi od bunkera raspoređenih po visovima, imali su sa svoje unutarnje strane tačno ucrtanu panoramu pogleda na more. Mali krstovi na ovim preciznim crtežima odgovarali su reperima postavljenim van obale, a mnogi od njih i reperima u zahvatu oseke. Ove su pripreme jasan dokaz da su Nemci predviđali razne mogućnosti. Međutim, način razvoja bitke — detalji borbe na dan iskrcavanja onako kako su objavljeni u zvaničnim dokumentima — govori da Nemci nisu preduzeli maksimum priprema baš za onaj slučaj sa kojim su se, na kraju, našli oči u oči.

Kada je, nakon uspešnog desanta izvršen pregled nemačkih odbranbenih postrojenja, došlo se do zaključka da neprijatelj nije verovao u mogućnost savezničkog desanta za vreme oseke. Ovakav se zaključak sugestivno nametao i mi smo ga prećutno usvojili, i pored toga što je u neprijateljskom odbranbenom sistemu bilo elemenata koji su govorili suprotno. Tako, naprimer, onih nekoliko kvadratnih milja obale koje plima redovno plavi, nije bilo minirano, mada je očigledno da miniranje te prostorije ne bi pretstavljalo nesavladiv poduhvat za nemačke pionire. Pored toga, jedino minsko polje većih razmera koje je bilo otkriveno, bilo je tako tempirano da su se mine uvek aktivirale za vreme nailaska plime. Ovo se minsko polje nalazilo pred manjim od dva otseka otvorene obale koja je bila određena za desant i ono nam je kasnije, u toku dana, nanosilo osetne gubitke u brodovlju pri nailasku plime kada su mine počele da se aktiviraju. Međutim, tada je naš napad već preživeo svoj kritičan trenutak. Da su ove mine sa svojim satnim mehanizmom bile tempirane tako da se aktiviraju u toku napada prvih talasa, naši bi gubici bili neobično veliki. Najzad, kod neprijatelja nije bilo nikakvih organizovanih položaja za odbranu po dubini. On se ograničio isključivo na odbranu visokih stena i sprudova uz samu obalu. Međutim, događaji na sam dan iskrcavanja dokazali su da je moguće izvršiti desant i probiti neprijateljsku obalsku odbranu

2 48,000.000 tona

za vreme oseke, a da je dalji otpor trebalo očekivati u unutrašnjosti.

Sve te pojedinosti saveznička obaveštajna služba nije mogla da predvidi unapred. Međutim, i u slučaju da je znala za njih, ipak bi cela operacija bila vanredno smeo poduhvat koji bi i nadalje tražio preuzimanje krajnjeg rizika.

Ustvari, Saveznici su se borili da ovladaju sa nekoliko kvadratnih milja francuskog tla kako bi svoj dotur mogli da usmere na jedan uski pojas puste obale. Oni su znali da im je potrebno da se što pre i što brže dohvate izvesnih pristaništa. Prvo pristanište, po njihovom planu, trebalo je da bude Šerbur.

Šerbur je postao prvi veći cilj invazije iz nekoliko razloga, od kojih je najvažniji taj što je Saveznicima bilo neophodno pristanište preko koga bi se snabdevao mostobran. Razlozi sigurnosti zahtevali su dalje da to pristanište bude u granicama dejstva savezničke lovačke avijacije i da bude dovoljno blizu Engleske kako bi opasnost od podmornica bila svedena na minimum. Pored toga, engleska pristaništa najbliža Šerburu bila su znatno manje oštećena od nemačkih bombardovanja nego što je to bio slučaj sa pristaništima bliže Nemačkoj.

Ova su razmatranja, prema tome, svela i sam izbor mesta za izvršenje desanta na deo obale između severozapadnog vrha poluostrva Brest i belgiske granice. Međutim, Brest je bio suviše daleko od Britanije, a oblast Pa de Kalea nije dolazila u obzir (i pored toga što je najbliža Engleskoj), jer nam je bilo poznato da su nemačka utvrđenja na tom mestu bila najjača. Takođe se smatralo da je sam Šerbur bio posednut vrlo jakim snagama i da nije bilo moguće izvršiti frontalni napad na njega. Na osnovu takve procene izbor je pao na deo obale duž zaliva koji obrazuje ušće reke Sene, otprilike na pola puta između Šerbura i Le Avra.

Ali kakva je to bila obala! Strmi, većinom stenoviti visovi iza kojih su bile močvare oivičene visokim nasipima obraslim živom ogradom, dok su putevi bili ispod nivoa okolnog zemljišta (usečeni). Takvo je zemljište pružalo braniocu velike koristi u svakom pogledu. Pored toga, moralo se voditi računa i o neobičnim vremenskim prilikama po kojima je Lamanš bio čuven. Najzad, nametao se još jedan problem obzirom na velike promene u vodo-

staju prouzrokovane plimom i osekom, što je ograničavalo operacije iskrcavanja.

Međutim, najteži problem za Saveznike bio je taj što je iskrcavanje trebalo da se izvrši za videla i to što bliže trenutku pune oseke, kako bi se mnogobrojne velike prepreke na obali mogle otstraniti pre nego što bi ih voda ponovo prekrila. S druge strane, pre nego što se obala raščisti, ne bi bilo moguće izvršiti iskrcavanje potreba, a bez njih bi jedinice, pre ili posle, postale nemoćne.

Vremenski uslovi bili su veoma nepovoljni. Na dan 6 juna svitanje je trebalo da nastupi u 5.16 časova, oseka u 5.25 časova, dok je, čas iskrcavanja (čas Č) bio predviđen za 6.30, s tim da glavni napad počne u 7.00 časova; računalo se da će plima između 7.00 i 10.00 časova podići vodostaj za 5,5m. Najviši vodostaj na ovom delu iznosio je blizu 6 m.

Komandant američkih desantnih snaga zatražio je da čas iskrcavanja bude u trenutku pune oseke ili čak i pre toga trenutka. Komandant britanskih desantnih snaga čiji je rejon dejstva bio nešto istočnije, gde oseka nastupa malo kasnije i gde podvodne stene pretstavljaju veliku opasnost, želeo je da se čas iskrcavanja odgodi do 8.00 časova. U opštem interesu, a da bi napad bio stvarno jednovremeno izveden, američko iskrcavanje zadržano je čitavih 65 minuta posle momenta pune oseke. Obzirom na ovakav izbor početka napada, prve sekunde i prvi minuti, a svakako i prvi časovi invazije, bili su vrlo kritični, jer je baš tada trebalo da naiđe plima te je postojala opasnost da bez milosti uništi sve naše napore.

I zaista, prvi čas je bio najteži obzirom da u vremenu od 7.00 do 8.00 časova pod uticajem plime vodostaj raste za otprilike 2,5 m — odnosno za 60 sm na svakih 15 minuta.

Obalski otseci, dodeljeni američkim jedinicama, nosili su šifrovane nazive *Omaha* i *Utah*. Glavni napad američkih desantnih snaga bio je predviđen na deo peskovite i kamenite obale, dužine oko 7.200 m, između Poen de la Persea i Kolvila, na otseku *Omaha*. Na ovom delu obale uzdižu se, neposredno uz uski pojas morskog žala, strme stene visine oko 30 metara. Kroz ove stenjake izvode četiri uske doline.

Napad na otsek *Utah* pokazao se mnogo lakši no što se pretpostavljalo, a izveden je na širini fronta od oko 1.800 m u blizini Sen-Mer—Egliza.

Ova dva otseka otvorene obale bila su, neosporno, od presudnog značaja, jer je preko njih trebalo da se vrši snabdevanje čitave invazione armije sve dok odgovarajuća pristaništa ne budu zauzeta i osposobljena za dejstvo.

Napad na obalu izvršile su tri pešadiske divizije sa pridatim delovima. Na otsek *Omaha* napadala je 1 i 29 divizija, a na *Utah* 4 divizija. Na nekih šest časova pre nego što je izvršeno iskrcavanje sa mora, spuštene su dve vazdušnodesantne divizije, 83 i 101, nedaleko pozadi otseka *Utah*. Od ovih vazdušnodesantnih snaga 101 divizija imala je zadatak da obezbedi izlaze sa otseka *Utah*, a 82 divizija trebalo je da nešto dublje u unutrašnjosti kopna uhvati vezu sa 101 divizijom i da obrazuje mostobran koji bi omogućio nadiranje suvozemnih snaga ka Šerburu i preko poluostrva Kotanten.

Posebnim odeljenjima za rušenje, formiranim od ljudstva mornarice i suvozemnih snaga, poveren je zadatak da unište prepreke i kroz njih načine prolaze na *Omahi*. Bilo je predviđeno da se ova odeljenja iskrcaju na 3 minuta posle određenog časa Č i da svoje zadatke izvrše u roku od 30 minuta. Usled rđave orijentacije ova su se odeljenja pogrešno iskrcala i čim su stala na obalu, skrivena neprijateljska oruđa počela su da dejstvuju preko njih, a povremeno i na njih. Uprkos neprijateljskoj vatri, ovi su vojnici postavili svoja eksplozivna punjenja, ali neka od njih nisu stavljena u dejstvo pošto su već pristigle napadne jedinice baš iza tih punjenja tražile zaklona kako bi izbegle strašnu neprijateljsku pešadisku vatru koja ih je obasipala sa stenjaka.

Za to vreme (a to treba imati u vidu) plima je uz veliku tutnjavu počela naglo da nadolazi, a to je pretstavljalo novu opasnost po nas. Kroz prepreke je dotada bilo dovršeno svega šest prolaza, ali nijedan od njih nije bio obeležen. Ceo plan invazije zavisio je, međutim, od toga da li ćemo uspeti da raščistimo prepreke na obali. I tako je ustvari invazija postala iskrcavanje bez prethodno raščišćenih prolaza.

Ako bacimo letimičan pogled na tok operacija moramo konstatovati da skoro ništa nije teklo po planu.

Namera vazduhoplovstva da izvrši neposredno bombardovanje obale bila je u poslednjem trenutku preinačena, uglavnom zbog toga što je vreme bilo oblačno, te je bilo potrebno da se bombarduje pomoću instrumenata,

a to je, prirodno, umanjilo verovatnoću pogađanja. Posledica toga bila je da je većina bombi pala na pola milje i više ka unutrašnjosti kopna.

Bombardovanje koje je vršila mornarica pre određenog časa Č bilo je efikasno u odnosu na izvesna neprijateljska uporišta u unutrašnjosti kopna. Međutim, ni ono nije uspelo da ućutka neprijateljska oruđa skrivena na zadnjim nagibima. Devet hiljada raketnih zrna, izbačenih sa barki za iskrcavanje tenkova (LCT[1]) promašilo je određene ciljeve i odletelo preko strmih litica ili su, u slučajevima podbačaja, padala u more.

Od 96 amfibiskih tenkova koji su imali da budu jedan od glavnih elemenata iznenađenja u prvoj fazi desanta, 35 je iskrcano direktno na kopno; 27 amfibiskih tenkova iz druge grupe, od ukupno 29, potopljeno je, a preostala 32 iskrcani su sa brodova za iskrcavanje tenkova(*LST*[2]) neposredno na obalu. Jak vetar koji je duvao sa severozapada povećao je brzinu morske struje pored same obale na tri milje na čas (blizu 5 km), što je, takođe, doprinelo da se poveća opšta zbrka među desantnim barkama. Posledica toga bila je da smo pretrpeli znatne gubitke, a celokupan mehanizam iskrcavanja i artiljeriske podrške bio je usporen. Pogrešno iskrcavanje mnogih jedinica doprinelo je daljem povećanju zbrke. Specijalna inžinjeriska brigada, naprimer, nije mogla da izvrši svoj važan zadatak usled toga što se iskrcala na pogrešnom mestu.

Rezultat svega toga bio je da su napadne trupe bile primorane da težak zadatak ovladivanja obalom izvrše pod znatno nepovoljnijim okolnostima nego što je to bilo predviđeno. One nisu bile u stanju da prodru brzo do strmih stena i da ovladaju njima, kako je to bilo predviđeno. Jedinice na otseku *Omaha* bile su artiljeriskom i pešadiskom vatrom prikovane pozadi nabora obalskih čistina. Neke od tih jedinica iskrcale su se u vodi dubokoj preko glave, te su vojnici bili primorani da doplivaju do obale. Mnogi su popadali ranjeni na peščanu obalu koju plima plavi i tu se podavili.

---

[1]) Barke za iskrcavanje tenkova L C T (*Landing Craft, Tank*).

[2]) Brodovi za iskrcavanje tenkova L S T (*Landing Ship, Tank*) konstruisani su tako da se pramac broda može otvoriti da bi poslužio kao rampa za iskrcavanje tenkova iz unutrašnjosti broda. — Prim. prev.

To je, ukratko, bila situacija na otseku *Omaha* kada su prvi talasi inžinjeriskih brigada počeli da pristižu na obalu na 30 minuta posle određenog časa Č. Mnoga od njihovih vozila bila su uništena ili su se zaglibila u vodi. Prema utvrđenom planu, inžinjerci su imali da odmah po izvršenom iskrcavanju pristupe uređenju obale, da podignu putokaze koji će desantnim čamcima sa nailaskom plime pokazati put preko očišćenih prolaza; da urede puteve od obale ka unutrašnjosti i da razviju prva slagališta. Ali, jedino što su mogli da urade bilo je da najpre nađu zaklon, a zatim da zajedno sa napadnim trupama obrazuju vatrenu liniju i da ukazuju pomoć ranjenicima. Međutim, čak i u ovakvoj situaciji neprijateljska vatra nije bila u stanju da nadvlada naše snage, ali je zato prouzrokovala takvo nagomilavanje desantnih čamaca i motornih vozila, da je uređivač iskrcavanja bio primoran da naredi privremeni prekid iskrcavanja. Na delu peščanog žala, širine nekih 50 metara, između linije visokog vodostaja i pojasa kamenja u podnožju strmih stena, uništeni tenkovi, kamioni, traktori, buldožeri i splet prepreka, otežavali su svako kretanje. Zapaljeni kamioni, natovareni benzinom i drugim eksplozivnim materijalom, ugrožavali su ostala skupocena vozila i materijal. Na ovom pojasu plima je, kasnije, pri svome nailasku, zatekla mnoga vozila i uništila ih.

Situacija je zatim počela postepeno da se popravlja. Američka snalažljivost, jedan od najvažnijih faktora na koji su računali oni koji su sastavljali plan invazije, počela je da se ispoljava baš u vreme kada se veliki broj čamaca razbio o prepreke pošto nije mogao pronaći raščišćene prolaze. Napadne jedinice počele su da se probijaju do podnožja strmih stena i verući se uz njih izbijale su do vrha. Vojnici su sebi uporno krčili put probijajući se u malim grupicama kroz neprijateljska uporišta dublje ka unutrašnjosti. Bezbrojni primeri odvažnog komandovanja i lične hrabrosti zbili su redove ove ogromne snage.

Za ovaj veliki dan bilo je karakteristično herojsko držanje starešine jedne jedinice. Iako već ranjen pri prelazu preko žala, on se vraća da bi spasao municiju za minobacače i tom prilikom biva još dva puta pogođen mitraljeskim zrnima. Poslednje njegove reči bile su: „Najstariji podoficir neka povede ljude sa obale!“

Suprotno iskrcavanju na otseku *Omaha*, na otseku *Utah* išlo je u početku glatko, dok su se teškoće napadača

naglo povećavale pri njegovom daljem nadiranju ka unutrašnjosti. Izgleda da su Nemci pred ovim otsekom imali više pouzdanja u dejstvo morskih mina. Tako je, naprimer, pravac napada naših desantnih čamaca vodio pravo preko jednog minskog polja pred delom obale koji se zove Kardone. Pri prvom čišćenju ovog rejona od mina, nijedna nije otkrivena, ali kasnije, na istom ovom mestu izvršeno je paljenje odnosno dezaktiviranje nekih 124 ležeće morske i 77 usidrenih mina. Po svojoj konstrukciji to su bile mine akustičko-magnetskog tipa sa mehanizmom koji je omogućavao vremensko aktiviranje mina u određene časove ili dane. Mine ovoga tipa prouzrokovale su gubitak tri američka razarača i nekoliko manjih brodova. Ali, kod većine tih mina tempiranje nije bilo izvršeno precizno, te se nisu u određeno vreme ni dizale. Usled toga ove mine nisu ispunile svoj zadatak. Zaista je čudnovato da u vodama pred *Omahom* nije bilo morskih mina.

Na otseku *Utah* odeljenja za raščišćavanje bila su u mogućnosti da pre nailaska plime, uz pomoć buldožera, uklone obalske prepreke i da ih poslažu na gomilu. Ovo je jasan dokaz koliko je odbrana obale na ovom mestu bila slaba.

Vreme, koje je u jutarnjim časovima bilo veoma nepogodno, osetno se popravljalo tokom dana. Poslednji talas se iskrcavao u 10.48 časova i do tog vremena iskrcalo se 55.189 vojnika kopnenih snaga. U toku *D* dana spustio se i veći deo vazdušnodesantnih jedinica (7 juna na Kontinentu je bilo ukupno 29.329 ljudi — iz sastava tih jedinica).

Ostali desanti Saveznika[3]), južno od otseka *Omaha*, razvijali su se takođe uspešno. Atlantski bedem „Evropske tvrđave“ počeo je da se ruši.

Na američkom sektoru učestvovao je 2.451 brod raznih tipova.

Gubici američkih kopnenih snaga i mornarice *D* dana (gubici mornarice iznose 8,5% od ukupnih gubitaka) bili su sledeći:

---

[3]) Iskrcavanje Engleza i Kanađana na obalskim otsecima *Zlato, Juno i Mač.* — Prim. prev.

Vrsta gubitaka	*Oficiri*	*Vojnici*	*Svega*
Poginulih	109	1.018	1.127
Ranjenih i povređenih	287	3.384	3.671
Zarobljenih	6	18	24
Nestalih	151	2.523	2.674
UKUPNO:	553	6.943	7.496

Ne raspolažemo podacima o ukupnoj cifri gubitaka kopnenih snaga na kraju *D* dana. Međutim, u jednom izveštaju koji je podnet komandantu Savezničkih invazionih snaga 1 avgusta 1942 godine, predviđalo se da će gubici za prva tri dana iznositi 25% od ukupnog brojnog stanja iskrcanih snaga, a po 3% više na svaki sledeći dan. Ukupan broj vojnika iskrcanih na ova dva obalska otseka zajedno sa onima koji su spušteni iz vazduha, iznosio je do 8 juna 140.982. Ukupni gubici kopnenih snaga u toku prva tri dana iznosili su 10.201, što čini svega nešto manje od 7,25% od ukupnog brojnog stanja.

U svome zvaničnom planu invazije Komanda pozadine predvidela je 1 januara 1944 godine sledeće: „Za pedeset dana od *D* dana... ukupni gubici ukrcanih jedinica iznosiće 17%“. Ustvari, za prvih pedeset dana invazije gubici su iznosili svega 11%.

Uprkos pometnje i zbrke koja je vladala *D* dana, ipak je iskrcano 1.845 tona dotura ne računajući materijal koji je bio natovaren na borbena vozila. Tih 1.845 tona iskrcano je na obalu do ponoći 6 juna, dakle do završetka *D* dana. Od toga je svega 150 tona iskrcano na otsek *Omaha*.

Naravno, sve su pozadinske jedinice došle i radile u okviru svojih sastava u toku celog dana. Većinu ovih pozadinskih jedinica sa specijalnim zadacima obučavala je Komanda pozadine, a zatim su one dodeljene boračkim delovima. Kasnije, po izvršenom specijalnom zadatku, one su se vratile u sastav pozadine.

Borbeni delovi pozadinskih ustanova takođe su stigli rano u toku dana i odmah su prionuli da izvrše svoj zadatak.

3

BURA

Veliki značaj koji su Saveznici pridavali pitanju dotura i snabdevanju invazionih snaga izražen je u džinovskim naporima za izgradnju dve veštačke luke, preko kojih će se vršiti snabdevanje sve dok prava pristaništa ne budu zauzeta i osposobljena za dejstvo.

Radovi u vezi ovih potpuno novih i dotada neviđenih projekata započeti su pod rukovodstvom Britanskog admiraliteta na pet meseci pre *D* dana u raznim delovima Engleske. Oni su zahtevali izradu pojedinih elemenata veštačkih pristaništa na takav način, da se mogu sastaviti na onostranoj obali (francuskoj) i osposobiti za rad u roku od nekoliko dana po ovlađivanju obalom. Jedna od ovih veštačkih luka bila je predviđena na otseku *Omaha* i ona je imala da posluži za snabdevanje svih američkih snaga. Ona je dobila ime „Dud A" *(Mulberry A)*. Slična luka trebalo je da se podigne za potrebe Britanaca na obali kod Aromanša i ona je dobila ime „Dud B" *(Mulberry B)*.

Ukupno, za konstrukciju *Mulberry A* utrošeno je 1,500.000 tona materijala, uglavnom betona, čelika i drvne građe. Za prevlačenje gotovih delova ove veštačke luke od engleskih pristaništa do normandiske obale bilo je potrebno 158 velikih tegača.

Pristanište je zapremalo prostor od 5 km² i raspolagalo je sidrištima za sedam brodova tipa *Liberty*[1]), pet velikih obalskih brodova i sedam obalskih brodova srednje veličine. Pored toga bile su dve rampe za iskrcavanje

---

[1]) *Liberty ships* su prekookeanski teretni brodovi seriske proizvodnje američke brodarske industrije u Drugom svetskom ratu. — Prim. prev.

tenkova iz brodova za prenošenje tenkova *(LST[2])* i treća rampa za istovremeni istovar dva manja obalska broda.

Ceo ovaj projekat bio je, naravno, za sve vreme njegove izgradnje držan u najvećoj tajnosti. Ugovori za izradu pojedinih delova bili su zaključeni sa 258 raznih engleskih firmi i to na takav način da radnici nisu mogli imati ni pojma o tome šta ustvari izrađuju.

Glavni zaštitni elementi veštačke luke bili su betonski kesoni zvani „Feniksi", dužine 60 m, a širine i dubine 18 m; težina po komadu iznosila je 6.000 tona. Oko kesona bili su predviđeni lukobrani „bombardoni"[3]) zapremine oko 2.400 m^3. Pored toga bio je projektovan pojas zaprečnih brodova.[4]) Svaki od ovih brodova trebalo je na određenom mestu da bude usidren tako da za 3,5 m dublje utone u vodu nego što mu je normalan gaz. Jedan od ovih zaprečnih brodova bio je stari ratni brod, drugi je bio brod tipa *Hog Island* iz Prvog svetskog rata, a treći, jedan stari neispravan teretnjak. U prostranom zaklonu stvorenom od zaprečnih brodova, plovećih lukobrana i kesona, bila su predviđena tri dugačka čelična mosta za pristajanje. Svaki od ovih mostova trebalo je da se oslanja na tri niza pontona.

Radovi oko sastavljanja pojedinih delova luke započeli su 7 juna, kod mesta Virvij sir Mer. Dvanaest dana kasnije radovi su bili skoro potpuno završeni i manji brodovi su već počeli da koriste srednju rampu za iskrcavanje.

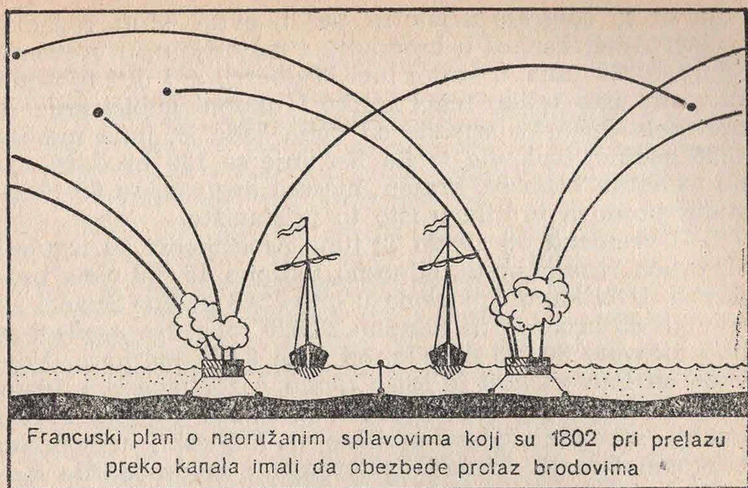
Međutim, 19 juna vetar je bio toliko jak da je postao opasan za luku. U toku četiri sledeća dana on se stalno pojačavao dok konačno nije prouzrokovao veliku štetu. Lukobrani „bombardoni", otkinuti od svojih sidrišta, bili su nabačeni na mostove za pristajanje koji su vodili na obalu. Najveći broj kesona ili je nestao u pesku ili se slomio. Četvorodnevna bura nanela je američkoj armiji veću materijalnu štetu no što je pretrpela od Nemaca na *D* dan. Međutim, veličina pričinjene štete najbolje će se shvatiti kad se ona uporedi sa katastrofama

---

[2]) Svaka od ove dve rampe za iskrcavanje bila je dugačka 1.600 m. — Prim. prev.

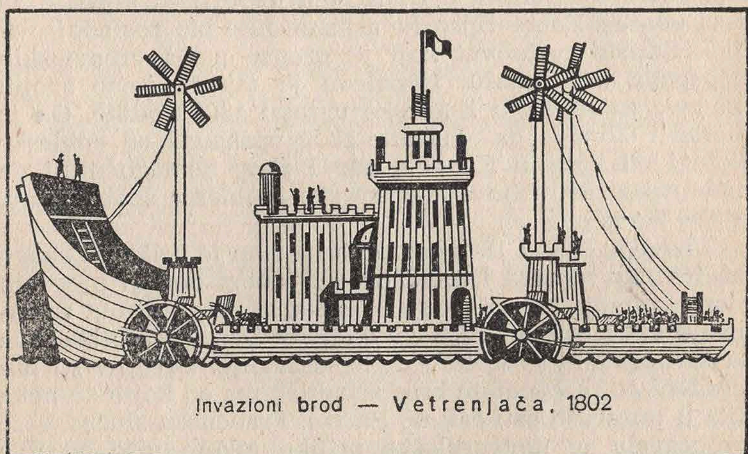
[3]) Bombardonima se inače nazivaju cevi na orguljama. — Prim. prev.

[4]) Ukupno je bilo upotrebljeno 60 zaprečnih brodova u tu svrhu. — Prim. prev.



Francuski plan o naoružanim splavovima koji su 1802 pri prelazu preko kanala imali da obezbede prolaz brodovima

Napoleonovi pomorski stručnjaci izradili su ovaj plan o naoružanim splavovima za obezbeđenje prelaza preko Kanala brodovima koji su njegovu armiju imali da prebace u Englesku.



Invazioni brod — Vetrenjača, 1802

Slika jednog invazionog broda-vetrenjače, zamisao Napoleonovih brodograditelja.

koje su se odigrale u istoriji baš u ovim istim vodama. Gubici Amerikanaca u brodovlju i materijalu, u vremenu od 19 do 22 juna, u samoj luci *Mulberry A* i duž nje, bili su skoro isto toliko teški koliko i ukupni gubici koje je pretrpela Španska armada od dana kada je, juna meseca 1588 godine, isplovila iz La Korunje sa 130 brodova, pa do trenutka kada se, krajem meseca avgusta, sa 60 preostalih brodova vratila u isto to pristanište.

U vremenu od 19 do 22 juna Amerikanci su izgubili 82 broda raznih vrsta, odnosno ukupno 15.000 tona brodovlja. U bitkama i burama u leto 1588 godine Španci su izgubili 65 brodova ili ukupno 23.520 tona. Na Armadi je bilo ukrcano 30.483 čoveka, od toga 8.050 mornara. Vojvoda od Parme, koji je imao ulogu Ajzenhauera u španskoj invaziji, raspolagao je još sa 37.206 vojnika u Holandiji, spremnih da se prebace u Englesku u velikim barkama čim bi Armada privremeno zagospodarila Kanalom.

Španska napadna snaga iznosila je ukupno 57.561 vojnik. Američku, pak, napadnu snagu na dan iskrcavanja sačinjavalo je 55.180 vojnika pomorskodesantnih i 20.329 vojnika vazdušnodesantnih jedinica. Međutim, Španci nisu imali nikakva dalja pojačanja, dok smo mi samo jedan deo svojih snaga u ljudstvu i materijalu koristili za prvi udarac. Pohod Španske armade nije bio poslednji veliki istoriski poduhvat koji je propao usled vremenskih nepogoda na Kanalu. Napoleon je takođe imao svojih planova za invaziju Engleske u toku 1805 godine. On je morao i od toga da odustane zbog opasnosti od engleske flote i od bura u Kanalu, kao i zbog nemogućnosti da nađe neko zadovoljavajuće rešenje problema snabdevanja preko Kanala.

Između 1802 i 1805 godine Napoleon je prikupio snagu od 167.128 vojnika i 2.432 broda. Mnogi detalji njegovih planova imaju neverovatnu sličnost sa pripremama za invaziju 1944 godine. Tada su bile izrađene stotine brodova sa zarubljenim pramcem za nasukivanje. Brodovi su bili izrađeni po razbacanim brodogradilištima od kojih su neka bila u unutrašnjosti čak do Pariza. Francuska služba veze proučavala je meteorološke prilike tokom više od dve godine. Ona je, takođe, pripremala dobro smišljen sistem za prenos znaka za polazak svim napadnim jedinicama. Sam Napoleon je pokušao da se bavi prognozom vremena, oslanjajući se pritom, uglavnom, na svoju intuiciju. On

je „osećao“ da bi novembar bio dobar mesec za napad i besneo je na francuske admirale koji nisu delili njegov optimizam.

Ali, pitanje organizacije dotura i snabdevanja takvog jednog invazionog poduhvata nije čak ni Napoleon uspeo da reši, niti je našao ma kakvo rešenje kojim bi se on sam zadovoljio. On je neprekidno pokušavao da u svojim planovima reši pitanje teoretskog minimuma od 8.000 konja. Ali, u tome nije uspeo. Jer, ukoliko bi za toliki broj konja i uspeo da obezbedi potreban brodski prostor, utoliko bi mu, u datom slučaju, nedostajalo prostora za ljude, topove i hranu. On je, na delu obale koji je u planovima od 1944 godine nosio naziv *Omaha,* izvodio vežbe za predviđenu invaziju i tom prilikom se i pominje grupa ostrva Markuef koja je i *D* dana odigrala svoju ulogu. Napoleon je tražio od svojih naučnika da pripreme recept za specijalan dvopek za invaziju, a štampao je i potrebne geografske karte i poseban novac. Vršene su vežbe u pripremama za tovarenje brodova za snabdevanje, a jednom je prilikom, bez uspeha, pokušao da ih oproba u vremenu između oseke i plime.

Napoleon je, na kraju, uvideo da ga u izvršenju tih planova sprečavaju koliko teškoće dotura i snabdevanja, toliko i pomorska moć Velike Britanije. Njegovi su brodovi počeli da trunu, hiljade vojnika da dezertiraju, a zalihe da se kvare. Konačno, samom je Napoleonu ova stvar dojadila. On je ovaj projekat napustio i okrenuo se ka Austriji kako bi napadom na nju povratio svoj prestiž.

Bura koja je besnela u junu 1944 godine bila je znatno jača od svih koje su omele Napoleonove planove u Bulonju. Međutim, ona ipak nije uspela da Saveznicima nanese ozbiljnu štetu. Gubici u materijalu bili su nesumnjivo ozbiljni, pogotovu što su nastupili u početnom i kritičnom periodu stvaranja mostobrana.

Bura je porušila veštačku luku *Mulberry A,* a njene ruševine, nabačene na obalu, zakrčile su je do tolike dubine da je za njeno raščišćavanje bio potreban veliki broj mehanizovanih sredstava da bi se dalji dotur mogao vršiti neposredno preko same obale. Traktori i buldožeri imali su više posla oko raščišćavanja ovih ruševina koje je bura nanela nego što su ga imali na dan iskrcavanja uklanjajući materijal uništen dejstvom neprijateljske vatre.

Zatim, bura je u vrlo velikoj meri poremetila prioritetni sistem za istovar materijala sa brodova koji su ostali neoštećeni, pošto su uspeli da se izvuku iz veštačkog pristaništa kada se ono rušilo. Mnogi brodovi izgubili su dosta vremena manevrišući kako bi izbegli sudar sa rastrgnutim delovima luke koji su plovili svuda naokolo. Ni brodovi koji su u manjoj meri bili oštećeni nisu mogli brzo da se istovare zbog toga što ih je uzburkano more stalno bacalo.

Obzirom da je *Mulberry A* najvećim delom bio razoren, odlučeno je da se uklone svi njegovi delovi sa otseka *Omaha*, izuzev zaprečnih brodova. Neke zaprečne brodove, međutim, bura je bila razbila ili pomerila sa njihovih mesta, te su se morali zameniti. No, ipak, u zaklonu koji su pružali zaprečni brodovi, manji brodovi su i nadalje mogli da nađu utočišta. Na taj način onaj deo projekta veštačke luke za koji se, u početku, smatralo da je drugostepenog značaja, bio je, ustvari, jedini deo koji je izdržao iskušenje.

Luka *Mulberry B* bila je bolje postavljena u odnosu na buru sa severoistoka. Ova veštačka luka nije bila u potpunosti razorena, mada je i ona bila jako oštećena. Nekoliko dana posle bure neki od spasenih delova *Mulberry A* odvučeni su do *Mulberry B* i tu su bili upotrebljeni za opravku oštećenih mesta. Međutim, da nije bilo bure, ovaj eksperiment sa veštačkim lukama doprineo bi da američko snabdevanje teče u takvim razmerama da bi oslobođenje Francuske svakako bilo brže bar za nekoliko nedelja.

4

ZNANJE I MOĆ

Kao vrhunac svih teškoća prouzrokovanih burom između 19 i 22 juna došla je uvećana potreba dotura na otvorenoj obali. Ovo se desilo stoga što se Šerbur još držao. Prema planu invazije pad ove luke trebalo je da usledi do 14 juna. Međutim, ona je zauzeta tek 27 juna, a radovi oko njenog ponovnog osposobljavanja trajali su punih dvadeset i jedan dan umesto predviđenih tri dana.

Neprijatelj je Šerburšku luku sistematski razorio. U uskim kanalima bilo je potopljeno 109 brodova. To su bili brodovi razne veličine počev od broda *Solglint*, nosivosti 12.246 tona, pa do malih ribarskih brodića. Na nekim mestima bile su potopljene barke u dva sloja, jedan na drugi, a na njih je neprijatelj, da bi otežao osposobljavanje luke, nabacio lučke mostove, teretne vagone i razne blokove, a pored ostalog i betonski blok od 75 tona sa uništene stanice *Gar Maritime* koja je pretstavljala krajnju železničku stanicu za putnike.

Razaranja su bila izvršena sa namerom da se sve te brane i prepreke, stvorene od potopljenih brodova, teretnih vagona i blokova, rasporede tako da se istovremeno koristi i razlika u nivou morske površine do koje dolazi usled plime i oseke. Ta promena u vodostaju kreće se od 2,5 do 5,5 m. Prema tome, čak ako bi nekom brodu i uspelo da uplovi za vreme plime, on bi se za nekoliko časova našao nasukan na neki potopljeni brod ili minu, ukoliko za to vreme ne bi uspeo da istovari svoj tovar i da ponovo isplovi iz luke.

Zapadni delovi velikog sidrišta *Grand Rad* i malog sidrišta *Petit Rad* bili su do 14 jula očišćeni od mina, a 16 jula prvi brodovi uplovili su u veliko sidrište. Deo njihovog tovara prebačen je na obalu pomoću amfibiskih

kamiona (*DUKW*). Idućeg dana barke su dovučene u sidrište Basen a Flo.

Prva veća količina tečnog pogonskog goriva istovarena je 24 jula sa jednog broda — cisterne američke mornarice. To je bilo svega na jedan dan pred proboj naših prednjih delova blizu Sen Loa. Već sledećeg dana podignuti su u Šerburu uređaji za istovremen istovar nafte za dizel motore i pogonskog goriva za motorna vozila i avione. 27 jula dva železnička voza, koji su bili preneti iz Sjedinjenih Država i koji su istovremeno jedini ove vrste koji su ikada upotrebljavani u nekoj vojsci, počeli su da istovaruju vagone pomoću barki. Teretni brodovi za prenos uglja počeli su sa istovarivanjem 8 avgusta. Prvi brodovi tipa *Liberty* usidrili su se 9 avgusta.

Na taj način, pre i neposredno posle početka najbržih nadiranja u istoriji ratova, celokupno snabdevanje išlo je preko dva mesta na otvorenoj obali. Iz statističkih podataka o obimnosti dotura možemo videti da se naše snabdevanje za vreme prvih sedam kritičnih nedelja invazije u znatno većoj meri oslanjalo na ova dva obalska mesta, nego na uređene morske luke. Do kraja jula iskrcano je 912.805 ljudi i 315.427 vozila pod uslovima, koji bi, sudeći po opšte usvojenim principima vojne teorije iz ranijih ratova, onemogućili izvršenje ovakvog jednog poduhvata.

Još jedan drugi činilac otežao je problem istovara materijala preko otvorene obale. Naime, prvi brodovi koji su pristizali vraćali su se u Englesku da se tamo tovari preudese za iskrcavanje na otvorenoj obali. Brodovi pak, koji su kasnije dolazili, imali su raspored tovara kakav je inače predviđen za slučajeve normalnog istovara u pristaništima. To je bila posledica naše pretpostavke da će Šerbur u određeno vreme biti u našim rukama i osposobljen za dejstvo. Istovar ovih tovara na neuređenoj otvorenoj obali bio je skopčan sa vanredno velikim teškoćama.

Pri rešavanju mnogih nepredviđenih problema bile su potrebne snalažljivost i odvažnost. Brodovi tipa *Liberty*, naprimer, imaju na palubi pet otvora za istovar. Nad dva od ovih otvora nalaze se dizalice tipa *Jumbo* za dizanje tereta od 50 tona, a nad ostalim otvorima nalaze se obične brodske dizalice, kapaciteta svega 6 do 9 tona. Osnovno pravilo kod mornara koji rukovode istovarom tereta je da pri istovaru dizalica ne sme ni u kom slučaju da se pre-

optereti. Međutim, isti ovi mornari našli su se sada u situaciji ili da preopterete dizalice, ili da teret ne istovare dovoljno brzo. Oni su rađe preopterećivali dizalice i ove su se ponekad kidale. Svi ti ljudi znali su da je vrlo opasno raditi pod dizalicom koja se može prekinuti. Ali, oni su smelo gledali opasnosti u oči i materijal je bio na vreme istovaren.

Slično tome, zbog nedostatka lučkih uređaja, bilo je potrebno da se amfibiski kamioni (*DUKW*), Rino skele i barke za iskrcavanje tenkova (*LCT*) koriste duže vremena i sa većim naprezanjem nego što je to bilo predviđeno. Amfibiski kamioni često su morali da izvrše prebacivanje tovara čitavih osam kilometara duboko na obalu, a normalno, oni su bili predviđeni samo za prevoz tovara do na samu obalu. Dalje, trebalo je da se ovi amfibiski kamioni, za vreme dok su se upotrebljavali za snabdevanje naših snaga preko otvorene obale, najmanje četiri puta upute na pregled i opravku, ali je bilo nemoguće bez njih opstati. Oni su morali da posluže dok su god mogli. Međutim, koristiti ova vozila do maksimuma značilo je, istovremeno, napregnuti do krajnjih granica ljude koji su njima upravljali. Isti je slučaj bio i sa Rino skelama. One su korišćene sve dok se bukvalno nisu raspale.

Gubici u prvim iskrcanim bataljonima amfibiskih kamiona bili su tako veliki da je uskoro nastala oskudica u šoferima za ova vozila. Da bi se popravila ova situacija, uzeti su šoferi iz automobilskog bataljona iako ti ljudi nisu nikada vozili amfibiske kamione.

Ljudi i mašine morali su se podjednako žrtvovati da bi dotur mogao da bude prebačen na kopno do samog mesta opredeljenja. Da navedemo samo, primera radi, onaj obiman dvostruki posao koji smo morali da preduzmemo na otseku *Omaha* i to na onom pojasu kamenja koji je stotinama naših ljudi pružao zaklon za vreme prvih minuta desanta. Čim su vozila počela da se iskrcavaju, pojavila se i hitna potreba za podizanjem jednog puta koji bi bio dovoljno čvrst da izdrži i teža vozila. Jedini građevinski materijal koji je bio pri ruci bilo je kamenje sa same obale. To kamenje bilo je preneto i upotrebljeno za izradu puta. Međutim, nekoliko nedelja kasnije, snažan vetar počeo je da nabacuje vodu dalje na obalu i pošto sada nije više bilo one brane koju je pružalo samo kamenje, najjači talasi uspeli su da provale u dubinu obale i da poruše privremeni put koji su vojnici podigli. Trebalo je

zadržati more, a da bi se to uspelo, ponovo je kamenje moralo da se odvuče na staro mesto i nekoliko stotina metara prvobitne kamene naslage bilo je ponovo na svom starom mestu.

U ovom periodu istovara koji je bio sav u znaku improvizacija, brodovi za iskrcavanje tenkova (*LST*) dokazali su svoju podesnost da vrše „suvo iskrcavanje", tojest da se prosto nasuču na obalu sa dovoljno čvrstim tlom s tim da ih plima, po svome nailasku, opet odvuče. Više od dvesta ovakvih brodova upotrebljeno je na taj način. Oni su istovarivali teret neposredno na obalu bez upotrebe predviđenih pontonskih ili plovećih mostova[1]) i motornih skela. Ovaj se način sa uspehom primenjivao za nasukivanje lakih obalskih plovnih objekata — „šlepova". Šest ovakvih velikih čeličnih šlepova bilo je odvučeno na deo obale na koji je izvršen naš napad i oni su tamo, kasnije, na izmaku *D* dana, bili nasukani. Njihov tovar municije pretstavljao je rezervno slagalište koje se u slučaju potrebe moglo uvek koristiti, a pogotovu ako bi rđavi vremenski uslovi usporili dalja istovarivanja brodova pred obalom.

Šira primena ovakvih šlepova bila je, međutim, ograničena zbog nedostatka remorkera veće vučne moći. Ovi su, pak, najvećim delom bili zauzeti na drugoj strani i to u početku sa dovlačenjem delova nesrećnog *Mulberry A* do mesta u zoni napada gde je ova veštačka luka sastavljena, a kasnije, opet, svi su remorkeri učestvovali pri pokušaju da se spase što je moguće više brodova koji su bili oštećeni u granicama one teoretske zone sigurnosti koju je *Mulberry A* trebalo da im pruži.

Nasukivanje obalskih brodova radi istovara za vreme oseke primenjivano je takođe sa uspehom. To je po prvi put odobrio general Bredli 20 juna kada je ozbiljna situacija u snabdevanju, prouzrokovana nevremenom, iziskivala da se brodovi i njihov tovar izlože takvoj opasnosti. Tovar svakog obalskog broda koji je na taj način navučen na obalu, bio je uspešno istovaren. Mnogi vojnici iz pristanišnih bataljona imali su već iskustva pri istovaru vojnog materijala, ali, oni su uvek radili u pristaništima gde su postojali normalni uređaji za istovar. Sada su, među-

---

[1]) Ploveći mostovi bili su konstruisani tako da prilikom oseke nalegnu na čvrsto tle. — Prim. prev.

tim, oficiri i vojnici kroz praksu ovladali novom tehnikom istovara materijala.

Broj francuskih građana, upotrebljen u pristanišnim radovima, nikada nije bio veliki; najveći broj u toku jednog dana u Šerburu iznosio je 778. S druge strane, veći deo ratnih zarobljenika (od 41.500) sa kojima je raspolagala naša baza u Normandiji, korišćen je za raščišćavanje pristaništa i za razne vrste poslova u vezi istovara. Zarobljenici su bili, ustvari, problem za našu pozadinu, kako u pogledu potrebnih mera obezbeđenja, tako i u pogledu njihove ishrane i smeštaja. Moralo se voditi računa i o tome da se oni ne koriste za radove koji bi bili u suprotnosti sa odredbama međunarodnog ratnog prava na kopnu.

Kolika je prednost istovara u uređenoj luci u poređenju sa onim na otvorenoj obali, naročito je postalo očigledno čim je Šerbur počeo da funkcioniše. Krajem novembra vreme se toliko pogoršalo da se na otvorenoj obali više nije mogao uopšte vršiti istovar brodova. Tada je u samom Šerburu u toku meseca novembra istovareno 433.205 tona. Ovde nisu obuhvaćeni naftini derivati dovučeni kao rinfuza[2]) i vozila.

Pravac u kome se u toku od nekoliko meseci razvijala organizacija dotura, odražava se u brzini kojom su se menjali uslovi na otsecima otvorene obale (*Omaha* i *Utah*) i u samom Šerburu. Do poslednje nedelje meseca jula opšta tendencija organizacije dotura bila je usmerena na obrazovanje velikih slagališta i magacina u neposrednoj blizini obalskih otseka i same luke. Neka od tih slagališta u rejonu Šerbura nalazila su se u neposrednoj blizini dokova, udaljena samo za nekoliko blokova kuća. Svega je nekoliko takvih slagališta bilo smešteno oko 45 km u unutrašnjosti. Naravno, slagališta i depoi pomerani su stalno unapred da bi bili bliže trupama. Ovakav sistem koji je u početku bio odraz potrebe, dobio je naročitu važnost kada su armije započele svoju trku kroz Francusku. Naša osnovica u Normandiji sa hiljadama tona naslaganih potreba ubrzo je ostala daleko iza fronta kome su te zalihe bile namenjene. Ova situacija trajala je u toku avgusta i septembra.

---

[2]) Pod rinfuzom podrazumeva se roba neupakovana u uobičajenu ambalažu već u velikoj količini. U konkretnom slučaju naftini derivati stigli su ne u buradima ili kantama, već u brodovima — cisternama. — Prim. prev.

Posle oktobra, međutim, glavna slagališta već su se nalazila na vojišnoj prostoriji. U međuvremenu, dok su se predviđene zalihe prikupljale na vojišnoj prostoriji, snabdevanje armija vršeno je i nadalje velikim delom preko naše osnovice u Normandiji. Sve do kraja oktobra, 73,1% celokupnog ratnog materijala na Kontinentu nalazio se u našoj osnovici u Normandiji. Međutim, krajem novembra, tamo je bilo svega još 46%, a do kraja godine ostalo je samo 28,2%. Ovo pomeranje slagališnih potreba odnosilo se naročito na municiju, koja se brzo gomilala u istaknutim slagalištima baza operativnih jedinica.

Naglo nadiranje naših armija ka istoku ponovo je istaklo svu važnost organizacione strukture pozadine, koja inače, u rovovskom ratu, ne bi pretstavljala problem većeg značaja. Po meri izduživanja komunikacija armija određivale su se granice njihovih pozadina, pozadi kojih je nastajala nadležnost Komande pozadine invazionih snaga. Na taj način se pozadina invazionih snaga prostirala na veći deo Francuske i Belgije. Pošto je bilo nemoguće da jedna jedina komanda upravlja i neposredno kontroliše rad celokupnog snabdevanja, da vodi nadzor nad radom bolnica, da iskorišćava i čuva ratne zarobljenike kao i da obavlja bezbroj drugih vojnih poslova, ova velika prostorija bila je podeljena na izvestan broj odeljaka, od kojih je svaki imao posebnu komandu.

Ove potčinjene komande rukovodile su radom dodeljenih im pozadinskih jedinica, službi i ustanova. Krajem novembra bilo je devet ovakvih odeljaka. Komanda pozadine invazionih snaga raspolagala je na Kontinentu na dan 14 oktobra 1944 godine sa ukupno 464.158 vojnika. Od toga, 61.128 ulazilo je u sastav istaknutih odeljaka Komande pozadine invazionih snaga sa sedištem u Namiru, u Belgiji. Istaknuti odeljci pratili su pokrete Prve i Treće armije, na koje su se ove armije oslanjale. Ovako je isto učinjeno docnije i sa Devetom armijom. Prostorije koje bi ovi odeljci iskoristili i napustili bile su preuzete od drugih odeljaka. Administrativna osnovica u Normandiji sa preko 123.000 vojnika, upravljala je lukom u Šerburu i pristaništima u blizini ove, sa sedištem štaba u Šerburu.

Uspešna delatnost ovih organa pozadinskih službi nije bila samo posledica pažljivog planiranja, već i rezultat pravilne primene organizacionih iskustava stečenih u samoj Americi. U SAD princip decentralizacije rada izražen je u

podeli zemlje na devet vojnoteritorijalnih komandi. U Prvom svetskom ratu Komanda američkih vojnih snaga podelila je Francusku na šest odeljaka administrativne osnovice, jedan istureni odeljak i jedan međuodeljak. Isti princip organizacije sproveden je u Velikoj Britaniji i za vreme ovoga rata gde je, krajem 1943 godine, bilo pet ovakvih odeljaka. Odeljci administrativne osnovice raščlanjavali su se u sekcije. Ovakva organizacija nije bila namenjena isključivo za rad pri samoj invaziji, već je imala pred očima i dalje ciljeve pri oslobođenju Evrope, što je ona u oba ova slučaja obavila sa retkom brzinom dotura nečuveno velikih količina potreba.

Čim bi u Francuskoj izvesna prostorija bila slobodna za rad pozadine, komandant jednog od dotada postojećih odeljaka administrativne osnovice prebacio bi znatan deo svoga štaba na tu novu dužnost. Tako je Istočni odeljak osnovice na koji se u Engleskoj oslanjalo Osmo američko vazduhoplovstvo, preuzeo odeljak u Bretanji. Zapadni odeljak koji je upravljao glavnim američkim pristaništima u Velikoj Britaniji, preuzeo je dužnost odeljka na Lamanšu. Komanda Severnoirskog odeljka osnovice postala je jezgro Loarskog odeljka[3]), a Južni odeljak čiji je zadatak bio da se stara za smeštaj najvećeg dela kopnenih snaga u Engleskoj, ponovo se pojavio kao Oaski odeljak. Centralni odeljak osnovice „London" postao je Senski odeljak. Nakon prelaska ovih odeljaka osnovice iz Velike Britanije na Kontinent, formiran je odeljak „Velika Britanija" koji je obuhvatio celokupnu teritoriju Ujedinjenog Kraljevstva. Dotadašnji odeljci postali su sekcije novoformiranog odeljka osnovice „Velika Britanija". Njen značaj vidi se iz činjenice da je ona raspolagala pozadinskim jedinicama jačine 160.000 vojnika.

Ali, nikakva analiza organizacione strukture niti ma kakvo sumarno iznošenje brojki nisu u stanju da u punoj meri pokažu svu veštinu, hrabrost i snalažljivost koju je ispoljilo ljudstvo pozadinskih jedinica i službi pri rešavanju problema snabdevanja svojih otisnutih armija u prodoru na istok ka Nemačkoj.

---

[3]) Nazvan prema francuskim rekama: Loari, Oazi i Seni. — Prim. prev.

5

KRIZA SNABDEVANJA 3,065.505 LJUDI

Zahvaljujući tome što su *Omaha* i *Utah* neprekidno izbacivali ljude i materijal na obalu, a pogotovu što je Šerbur počeo da funkcioniše, naše pešadiske divizije bile su u stanju da kroz prve tri nedelje meseca jula nastave borbe na zemljištu koje je isprepletano živom ogradom i da stopu po stopu napreduju u pravcu juga ka liniji Lesej—Sen Lo. Tada je došao proboj ka Avranšu, na dnu zaliva Sen Mišel gde se spajaju poluostrva Bretanja i Normandija i uzdiže citadela manastira Mon Sen Mišel.

Ništa ne bi moglo jasnije da podvuče kontrast između onog relativno sporog načina ratovanja iz ranijih vremena i brzopokretnog rata kakav se vodiô u leto 1944 godine, od prizora koji su pružali tenkovi u prolazu pored ove drevne tvrđave, kao i avioni koji su leteli nad njom u vreme kada su Prva armija generala Hodžesa i Treća armija generala Patona započele da nadiru kroz Francusku. Kao rezultat njihovog brzog nadiranja došlo je oslobođenje Pariza, pa i čitave Francuske, jer je dalje nastupanje ovih snaga na centralnom delu bilo potpomognuto pokretom na sever. Taj pokret izvršile su Sedma armija generala Peča i Prva francuska armija koje su se 15 avgusta zajedno iskrcale na južnom francuskom primorju. Ove dve armije nosile su naziv VI grupa armija, sa generalom Deversom na čelu.

I Deveta američka armija pod komandom generala Simpsona, koja je bila bačena na Brest i tamo imala uspeha, uskoro je bila u mogućnosti da krene na istok i produži nastupanje ka nemačkoj granici. U međuvremenu Britanci su sebi prokrčili put kroz severnu Francusku i Belgiju. Oni su nadirali bez zastoja sve dok nisu ušli u Holandiju. Posle svih tih uspeha dalje nadiranje Saveznika

bilo je privremeno zaustavljeno. Na taj način, za svega dva meseca, mostobran u Francuskoj proširio se u prostran opsadni logor pred vratima Nemačke.

Nadiranje je bilo tako brzo da su Amerikanci tri meseca posle *D* dana držali položaje za koje se, prema ratnom planu, očekivalo da će pasti u naše ruke tek devet meseci posle *D* dana.

Sa gledišta snabdevanja to je bila najteža operacija u istoriji ratova. Jedna potpuno mehanizovana snaga, prebačena preko mora bez potrebnih lučkih uređaja, bez dovoljnog broja autoputeva i bez podesne železničke mreže, gonila je najveće i najmehanizovanije armije koje je Evropa ikada videla, sa njihovih jakih obalskih položaja pa sve do glavnih fortifikaciskih postrojenja na 560—1.120 km u dubini kopna. Ona je sada imala da počne sa napadom na citadelu — što će reći na samu Nemačku.

Pri razmatranju problema snabdevanja ovakve jedne operacije važno je da se imaju na umu dve stvari. Prvo, pri oceni ovog mehanizovanog rata bilo bi potpuno pogrešno verovati da je on bio samo obično natecanje između nemačke i američke produktivne moći. Ustvari, to je bila borba između produktivne moći nemačke Evrope s jedne i Amerike s druge strane. Pod pojmom nemačke Evrope treba podrazumevati potencijal od 370,000.000 ljudi koji su nemilosrdno terani na rad. U prvom redu tu je bilo industrisko stanovništvo koje je već pune četiri godine, po planovima svojih gospodara, bilo uključeno u ratnu privredu. Drugo je to, što se mogući maksimum američke proizvodnje nije mogao koristiti isključivo za rat na Evropskom ratištu. Bilo je neophodno da se podmire i potrebe rata na Dalekom Istoku, a sem toga, izvestan deo proizvodnje odlazio je i kao pomoć koju je Amerika dobrovoljno davala saveznicima.

Dalje, ako i pođemo od pretpostavke da je američka produktivna moć u samoj Americi bila superiornija od nemačko-evropske u Evropi, ipak bi bilo pogrešno da se američki ratni potencijal meri po obimu proizvodnih mogućnosti u samoj Americi. Ovo pitanje treba posmatrati i sa stanovišta mogućnosti Amerike da potrebno ljudstvo i materijal uputi do onog mesta koje bi Nemačka ma gde u Evropi izabrala za pružanje otsudnog otpora.

Međutim, Nemačka je odlučila da otsudan otpor pruži ispred oblasti u kojoj su se nalazili njeni glavni industriski centri i koja je imala najrazgranatije kopnene i vodene

komunikacije. Nas je u planiranju organizacije snabdevanja ometalo to što nismo znali gde će neprijatelj dati otsudan otpor, a pogotovu što nismo mogli tačno da znamo koje će vrste potreba imati prioritet. Nasuprot nemačkom problemu snabdevanja na malim daljinama, Amerika je za rat u Nemačkoj imala da pređe više od 560 km preko francuske teritorije (sve dok Antverpen nije bio osposobljen), a povrh toga još i više od 4.600 km preko okeana.

Tako je ovaj rat bio rat komunikacija u punom smislu te reči. Doduše, to važi za sve ratove, kao što je uopšte i svaka ljudska delatnost ograničena mogućnostima komunikacija. A, pogotovu u ovom ratu, vojnik koga ne bi podržavale mašine i ceo komplikovani sistem snabdevanja i održavanja tih mašina, postao bi nemoćan, jer bi se našao prema protivniku čija je udarna moć za nekoliko stotina puta povećana mašinama.

U ovom ratu komunikacija, a u odnosu na armije koje su preko Normandije upale u Evropu, razlikujemo tri izrazite faze dotura. Prva je bila faza transportovanja kamionima. U njoj je dotur potreba vršen kamionima neposredno do boračkih delova, a ostatak materijala je smeštan u privremena slagališta u blizini obale. Uskoro potom, otstojanja su se povećala te se ovakav način prenosa pretvorio u transport kamionima na dugoj liniji, poznatoj pod imenom — „Ekspres crvena lopta". Pomoću ove linije uspelo nam je da prebrodimo kritičan period u snabdevanju nadirućih armija, dok su radovi na osposobljavanju železničkih pruga bili još u toku.

Druga faza bilo je transportovanje železnicom. U toj fazi američka železnička tradicija uspela je da postavi nov rekord u prevlačenju potreba, uprkos porušenih mostova, nedovoljne opreme i pokidanih železničkih šina.

U treću fazu spada korišćenje luke u Antverpenu što je značilo ogromno poboljšanje u odnosu na onaj prvobitni način snabdevanja iz Zapadne Francuske koji je lebdeo u vazduhu. Antverpen je bilo pristanište ogromnog kapaciteta a, usto, blizu neprijatelja — u jednom momentu čak i suviše blizu.

U fazi transportovanja kamionima blato je još u samom početku iskrslo kao veliki i stalan problem. Normandiski seljak veruje da su snažne sapi i jak vrat njegove stoke posledica neprekidnog teglenja kroz blatnjavo normandisko tle. Naši vojnici, koji su bili primorani da tegle

i sebe i svoja vozila kroz isto to blato, imali su razloga da u to poveruju.

Sa ranom pojavom jesenjih kiša teška invaziona vozila razrila su stare francuske drumove, a polja potpuno preorala. Najgori uslovi su bili baš oko slagališta, jer su ova većinom bila raspoređena po livadama. Neprekidan saobraćaj, kopanje streljačkih zaklona i bunkera, a potom, njihovo zatrpavanje, uništili su površinsku vegetaciju koja je mogla da posluži kao delimična pokrivka zemljišta.

Uprkos hiljadama metara čeličnih tabli položenih po zemlji i metalnih prostirki namenjenih inače za letilišta, slagališta su ipak pretstavljala prave kaljuge. U inžinjeriskom slagalištu na otseku *Omaha* blato je jedno vreme dopiralo čak do pojasa i nikakvo vozilo na točkovima nije bilo u stanju da se kreće snagom svoga motora. Kamioni koji su prenosili materijal od slagališta do prednjih linija morali su se izvlačiti buldožerima ili pomoću drugih guseničastih vozila.

Blato je smanjilo broj upotrebljivih vozila na obali, koja su pre toga već znatnim delom bila smanjena zbog učešća u automobilskim transportima na dugim linijama. Često su potpuno nova vozila za nekoliko nedelja postajala neupotrebljiva jer su menjači bili izgriženi usled prekomerne upotrebe indirektnih brzina i vožnje sa duplim diferencijalom. Blato i prašina uvlačili su se u unutarnje površine i uništavali doboše kočnica.

U međuvremenu nastupila je i oskudica u automobilskim gumama. Ali ta je oskudica bila više posledica jedne nove teškoće. Naime, posle završenih borbi oko iskrcavanja cela obala je bila pokrivena raznim predmetima. Tu su ležali razni metalni delovi opreme, parčad od artiljeriskih zrna, komadi bodljikave žice i ostaci čeličnih ježeva i krstila. Dok je vreme bilo suvo ti su se predmeti nalazili ispod same površine zemlje. Međutim, kada se zemlja raskvasila i pretvorila u blato, metalni delovi bili su istisnuti na površinu i oni su počeli da režu čitave komade automobilskih guma. Čelične table položene po zemlji počele su pod težinom vozila da se izvijaju u blatu, a njihove oštre ivice, izokrenute naviše, sekle su na hiljade i hiljade automobilskih guma. Posledica toga bila je da je u svim jedinicama bilo neispravnih vozila usled nedostatka spoljnih i unutarnjih guma. Jedno jutro, jedan automobilski bataljon transportnih kamiona izve-

stio je da je za vreme prevlačenja u toku prethodne noći imao 54 kvara na gumama.

Nova teškoća je nastala kada je došlo vreme da se uspostavi „Ekspres crvena lopta“ i neki dopunski pravci na dugim linijama. Ona se sastojala u tome što je vladala ozbiljna oskudica u polu-prikolicama nosivosti 6, 10 i 12 tona. Te polu-prikolice bile su konstruisane za maksimalno prebacivanje tereta na velike daljine. Međutim, ova oskudica nije pretstavljala neko iznenađenje za transportnu službu, jer je ova, još dugo pre invazije, znala da se neće moći udovoljiti svim njenim zahtevima u pogledu ovih prikolica. Situacija je sada zahtevala da se druga vozila, manje podesna za taj zadatak, koriste u znatno većoj meri nego što je to njihov kapacitet predviđao, da bi se materijal prebacio do onih mesta gde je bio potreban, a to je zahtevalo i veliko naprezanje ljudstva.

Sistem„Ekspres crvena lopta“ proradio je 25 avgusta 1944 godine. Saobraćaj na ovoj kružnoj pruzi održavala je Mototransportna brigada i on je trajao sve do 16 novembra. Ukupno je bilo postavljeno 25.000 putokaznih znakova duž pruge i to na engleskom i francuskom jeziku. Znake su pripremali inžinjerci, a postavljala ih je vojna policija.

U početku pruga se protezala od Sen Loa do Šartra, a daljim postepenim proširivanjem ona je sve više rasla. Na kraju se zatvoreni krug pruge prostirao na više od 700 milja (preko 1.120 km).

To je, ustvari, bila najduža jednosmerna saobraćajna arterija na svetu. U početku pruga je raspolagala sa 5.400 vozila.

Za potrebe vozila ove kružne pruge inžinjerci su morali da izgrade puteve i mostove, a često i da ih održavaju. U periodu najjačeg opterećenja pruga je angažovala tri bataljona vojne policije, jedan puk pešadije i veliki broj francuskih policajaca za upravljanje saobraćajem i održavanje reda na drumu. 29 avgusta, kada je zabeležen najveći saobraćaj na pruzi, transportovano je 12.342 tone materijala. U toku 81 dana koliko je „Ekspres crvena lopta“ saobraćao, transportovano je prosečno dnevno 5.088 tona. Do 16 novembra, kada je ova pruga prestala da radi, ukupno je njome prošlo 410.000 tona.

Pored „Crvene lopte“ bilo je još i drugih kružnih kamionskih pruga. „Zeleni dijamant“[1]), naprimer, u vremenu od 14 do 31 oktobra preneo je 15.590 tona hrane i municije od Šerbura i sa obalskih sektora do Dola.

Između Bajea i Brisela saobraćao je u vremenu od 16 septembra do 12 oktobra takozvani „Lavlji ekspres“[2]). On je prenosio naftu, ugalj i municiju. Od ukupno 17.556 tona koliko je ovom prugom bilo prebačeno, polovina je odlazila Britancima.

Takozvani „Ekspres bela lopta“[3]) počeo je da saobraća 6 oktobra. Do 13 decembra njime je ukupno prebačeno 140.486 tona od Le Avra i Ruana do Pariza.

Na dan 30 novembra krenuo je iz Antverpena *Ekspress ABC* i njime je do 31 decembra na severni front prebačeno 51.535 tona materijala. U ovu količinu nisu uračunati naftini proizvodi.

Od *D* dana do 28 februara 1945 godine istovareno je na kontinentu naftinih proizvoda u rinfuznom stanju u ukupnom iznosu od 2,352.875 tona. Ova ogromna količina prebačena je pomoću naftovoda do naftocrpnih stanica ili stanica za pretakanje koje su bile raspoređene u pozadini. Sa ovih stanica nafta je transportovana motornim vozilima, železnicom ili rečnim brodovima u pravcu fronta, a jednim delom ona je direktno iz pristaništa kamionima — cisternama prebacivana do prednjih slagališta. Skoro sve pogonsko gorivo za motore koje je dotureno preko naftovoda, pretakano je na naftocrpnim stanicama u kante zapremine 16 l ili u cisterne (vagone ili kamione sa prikolicama), pa je na taj način dalje transportovano. Celokupan transport tečnog goriva i maziva, izuzev jednog malog dela koji se uzimao neposredno iz naftovodnih cevi za lokalne potrebe, vršila je Transportna služba (sistem naftovoda opisan je u glavi XV).

Krajem 1944 godine Transportna služba operisala je sa 198 automobilskih četa sa ukupno 10.900 kamiona. Od toga bilo je četrnaest četa kamiona-cisterni za transportovanje tečnog goriva i maziva. Šofer jednog od velikih kamiona-cisterni, sa prikolicom, nosivosti 16.000 l. — ovako opisuje jednu svoju interesantnu vožnju:

---

[1]) *The Green diamond.* — Prim. prev.
[2]) *Lions Express.* — Prim. prev.
[3]) *White Ball Express.* — Prim. prev.

„Usled glomaznosti ovih vozila upravljanje je veoma teško. Tečnost u cisternama se mućka i baca vas čas na jednu, čas na drugu stranu, a to smeta pri upravljanju volanom.

„Lutka“ (prikolica-cisterna) ne ide nikada tačno za kamionom za koji je prikopčana. Stoga morate činiti dodatke naročito u krivinama i na mestima gde je put iskošen. Morate dobro da pazite, inače će vam se prikolica otkačiti. Tu se kočnice kamiona-tegljača ne mogu koristiti. Kao vođa odeljenja krenuo sam jedne noći na put sa osam ovakvih kamiona. Na putu nas je zaustavio jedan stražar i upozorio da siđemo s puta i da se rasturimo pošto je bilo vreme za neprijateljska dejstva iz vazduha na drumove. To se događalo svake noći na ovom drumu. Mi smo se uvukli u žbunje i gazili blato. Uskoro je nadleteo jedan Džeri[4]). Međutim, zahvaljujući tome što smo bili upozoreni, ostali smo nezapaženi.

Druge jedne noći vozili smo prekim putem između Vira i Mortena. Zaustavio nas je vojni policajac i upozorio da je tu još uvek teritorija Džerija. To je u nama izazvalo vrlo neprijatan osećaj. Pozadi nas nalazila se naša artiljerija. Ona je mogla svakog trenutka da otvori vatru. S vremena na vreme zafijukala bi oko nas zrna i mi nismo znali jesu li to naša ili njihova. Te noći prešao sam kamionom preko nekog mrtvog Nemca. Nisam ga video na vreme da bih zaustavio kola. Usput smo videli i mnogo stvarčica koje bi nam bile lepa uspomena, ali se nismo zaustavili. Plašili smo se nagaznih mina i nismo tačno znali gde se zapravo proteže linija fronta.“

Faza transportovanja železnicom kroz Francusku bila je sjajan primer preduzimljivosti i snalažljivosti. Prve železničke jedinice koje su stigle u Francusku 17 juna bile su prethodnica Druge vojno-železničke uprave. One su na Kontinentu naišle na mešavinu povoljnih i loših uslova. Povoljni uslovi sastojali su se u tome što Nemci nisu upotrebili svoje mehaničke sprave za rušenje pruga sa kojima su oni efikasno razorili mnoge kilometre italijanskih železničkih pruga. Usto su mnoge radionice i ložionice ostavili netaknute. Mogli smo da se koristimo i francuskim voznim parkom koji je jednim delom bio u odličnom stanju, ali većinom star. Starost ovoga materijala može se ilustrovati činjenicom da je dvanaest loko-

---

[4]) *Jerry* je nadimak za Nemce. — Prim. prev.

motiva zatečenih u Šerburu bilo američkog porekla još iz Prvog svetskog rata. Po završetku toga rata ove su lokomotive bile predate Francuzima i na kraju, pošto su četiri godine služile Nemcima, ponovo su, u Drugom svetskom ratu, došle u ruke Amerikanaca.

Još pre pada Šerbura saobraćalo je nekoliko radioničkih vozova, a inžinjerci su ušli u luku neposredno iza jedinica koje su je zauzele. Oni su odmah započeli sa radom na opravci pruge koja je bila prekinuta usled razorenih mostova i tunela koji su vodili u grad.

Već 11 jula krenuo je u Francuskoj na pruzi od Šerbura do Karantana prvi voz po utvrđenom voznom redu. U prvoj kompoziciji nalazila su se dva luksuzna vagona aerodinamičke linije koje su nacisti ostavili za sobom.

Prilikom uspostavljanja saobraćaja na pruzi za Karantan američki železničari doživeli su svoje vatreno krštenje. Čitave dve nedelje po padu Šerbura pruga je išla delimično paralelno sa linijom fronta. Svaka lokomotiva mogla je da bude privlačan cilj za nemački top 88 mm. U toku te dve nedelje jedan most kod Karantana bio je stalno pod vatrom, ali je ostao neoštećen zbog rđavog nišanjenja ili pukim slučajem.

Do kraja jula Amerikanci su obavili ukupno 333 ture železnicom u kojima je prebačeno 31.907 tona tereta i ukupno 4.524 putnika. Krajem jula počeli su saobraćati trupni vozovi sa obalskih otseka iskrcavanja do Šerbura, a 4 avgusta proradio je i prvi sanitetski voz. Sanitetski vagoni improvizovani su od preuređenih zatvorenih teretnih vagona i voz je počeo redovno da saobraća za potrebe saniteta na pruzi između Lizona i Šerbura. Ovim vozom vršena je evakuacija ranjenika sa sektora Sen Lo.

Do kraja meseca jula razvoj železničkog saobraćaja tekao je po planu i pri tome se nije mogla osetiti neka psihoza divljeg zapada. Međutim, neposredno posle proboja koji je izvršen iz pravca Normandije, svi predviđeni planovi morali su da se bace u koš. Komandanti su počeli da zahtevaju čitave kompozicije potreba i u tom pravcu činjen je pritisak. Inžinjerci su pohitali sa opravkom koloseka i mostova. Vezisti su počeli da zatežu duge telegrafsko-telefonske linije.

Tempo pozadinskih jedinica išao je u korak sa tempom naših armija. Brzina je došla do najvećeg izražaja. Nove su linije uspostavljene, a drugostepeni putevi su

preuređeni za saobraćaj sa puteva koji su onesposobljeni rušenjem velikih mostova.

Bilo je i nekih neminovnih teškoća koje su se odražavale štetno pri ostvarenju zajedničkog cilja kao, naprimer, jezičke teškoće. Izvesna naređenja stvarala su zabunu, a francuske civilne radne ekipe, u potrazi za železničkim šinama koje je trebalo postaviti, skidale bi šine sa pruga na kojima su američki inžinjerci tek završili opravku.

Jedno vreme iskrsla je osetna razlika u tehnici rada između Amerikanaca i Francuza, jer su Francuzi bili obučeni u metodskoj konstrukciji železničkog donjeg stroja. Kako je to jedan američki oficir rekao, „oni bi hteli da svaki levak od bombe zatrpaju ašovom“. Amerikanci su isticali brzinu i nastojali su da se prvo položi kolosek da bi vozovi, ili bar većina njih, mogli da se kreću. Dalje doterivanje došlo bi tek docnije.

14 avgusta front Amerikanaca bio je kod Majena. General Paton, pripremajući dalji pokret svojih jedinica, izjavio je da bi za četrnaest dana mogao da zauzme Pariz ako bi dobio trideset vozova municije, tečnog goriva i maziva, a komanda jednog železničkog bataljona izjavila je da bi ona bila u stanju da to učini. Bataljon je stigao u Majen 15 avgusta i skoro neposredno po njegovom dolasku, dugačke kompozicije počele su da kreću ka Le Manu. Neprijateljski strelci zasuli su voz vatrom, a nemački mitraljezi i probojna zrna izrešetali su nekoliko cisterni. Ali vozovi su ipak prošli. Nekoliko posada provelo je, doduše, pet dana bez sna, ali je generalu Patonu stiglo za pet dana 36 vozova. 30 avgusta ušao je prvi voz u Pariz.

Do kraja avgusta obnovljena železnička mreža iznosila je 1.200 km koloseka. Međutim, pruge su bile takve da nijedan američki železničar ne bi uživao u njima. Levci koje su bombe od 250 kg iskopale u donjem stroju bili zu zatrpani na brzu ruku. Preko mostova vozovi nisu smeli da prelaze brzinom većom od 16 km na sat. Do tog vremena nije još stigla nijedna američka lokomotiva niti je bilo železničkog osoblja u punom broju.

Glavne pruge u pravcu istoka još nisu bile osposobljene te su se morale koristiti sporedne pruge. Bilo je to veoma zaobilazno putovanje: od Šerbura do Kutansa i Folinjija, a zatim do Avranša i Sen Ilera. Od Sen Ilera pruga je išla na jugozapad do Fužera, a zatim pravo na

istok do Majena. Od Majena išla je na jugoistok do Monsira, a zatim, na istok do pruge kod Le Mana. To nije bila ekonomična trasa za železnički saobraćaj, ali, kako je to jedan oficir primetio, „ekonomisti i armije u ratu retko rade po istom udžbeniku".

Ovo prvo putovanje železnicom bilo je, prema opisu pukovnika koji je rukovodio, poduhvat dostojan Kezi Džonsa[5]). Francuski civilni železničari nisu se tada još koristili za egzekutivnu službu, a vozno osoblje činili su isključivo Amerikanci. Malo je njih bilo po profesiji u civilu vezano za tehničke poslove.

Pa ipak, ovi železničari koji su, takoreći, preko noći postali mašinovođe, nisu bili baš potpuno neuki u rukovanju lokomotivama. U Americi je običaj da se ložač priprema za posao mašiniste i redovna je praksa da ložač zamenjuje mašinistu za njegovim polugama. Slično je i kod kočničara, koji su iznenada postali vozovođe. Ni oni nisu bili potpune novajlije u tom poslu, jer su skoro svi imali prilike da za vreme službe u građanstvu ponekad manevrišu malim manevarskim lokomotivama. Uostalom, kolikogod je tim ljudima nedostajalo iskustva, oni su to svojom preduzimljivošću ne samo nadoknadili već i premašili.

Američki železničari nisu poznavali lokomotive ovakvog tipa, jer francuske lokomotive i vagoni nemaju isti sistem kočnica kakav ima američki vozni park. Dalje, lokomotive su bile podešene za rukovanje levom rukom i vraćanje lokomotive unazad nije bila stvar prostog povlačenja poluge, kao što je to slučaj kod američkih mašina. Naprotiv, da bi se ove mašine pokrenule unazad, bilo je potrebno da se obrće jedan veoma nezgrapan i težak točak. Pored toga, pruga do Le Mana bila je bez ikakve žične veze. Vozovi su u prvo vreme prosto kretali i zaustavljali se neprijavljeni sve do krajnje stanice.

Jedan deo voznog osoblja nalazio se u Francuskoj tek 48 časova. Nijedan od ovih ljudi nije još nikada vozio na toj pruzi. Ustvari, nijedan oficir železničke komande nije izvršio pregled pruge po celoj njenoj dužini. Međutim, inžinjerci koji su vršili opravke, javili su da je ona sposobna i to je bilo dovoljno da se krene ovom neobičnom prugom. U kabini lokomotive prosto se osećala avet Kezi

[5]) *Cazey Jones*, jedan od prvih železničkih pionira Amerike. — Prim. prev.

Džonsa. Mašinovođe su dobile sekcije i rezervni obrok hrane i naređeno im je da krenu i da se snalaze kako znaju.

U prvo vreme većina vožnji vršena je noću, a u pogledu zamračivanja vladali su najstroži propisi. Vozno osoblje nije uopšte znalo da li se pred njim nalazi krivina, uspon ili pad. Jedino što su znali bilo je to da na donjem stroju ima slabih mesta i da ima mostova čija je nosivost opasno smanjena. Iz tih razloga bilo je veoma teško da se na ravnim delovima pruge razvije brzina potrebna za savlađivanje pretstojećeg uspona. Posledica toga bila je da su mnogi vozovi na usponima gubili brzinu i zaustavljali se. Tada je mašinovođa obično krenuo sa celom kompozicijom unazad da ponovo uzme zalet ili je podelio kompoziciju tako da najpre jednu polovinu izvuče i skrene na neki sporedan kolosek, a zatim da se vrati i izvuče ostatak kompozicije. To je značilo da jedan od kočničara krene unazad duž pruge i da signalima upozori sledeći voz iz turnusa. Neki su kočničari za ovaj posao imali signalne lampe, dok su drugi koristili upaljače za cigarete.

Duž pruge nije bilo vodostanica, a prvi voz koji je prošao prugom zaustavljao se u većim gradovima i pozivao vatrogasce da pumpaju vodu za napajanje lokomotive. Zatim se vatrogascima reklo da tu pomoć ukažu i ostalim vozovima koji su imali da dođu, i voz je tada produžio put. Ukoliko bi se desilo da na nekoj nizbrdici popucaju vazdušne kočnice ili da kompresori popuste, posada je mogla jedino da pusti mašinu da juri svojim putem i da poželi da pruga pred njom bude čista.

Ove želje nisu bile uvek uslišene. Tako je, jedne mračne noći, između Rambujea i Mentenona zbog „neposlušne“ lokomotive pruga bila zakrčena na dužini od preko tri kilometra. Posluge su žestoko radile oko lokomotive kako bi je ponovo pokrenule i oslobodile prugu. Iznenada bez ikakvog prethodnog upozorenja, a uz veliku tutnjavu, nizbrdicom je nailazio zamračeni voz, natovaren hiljadama kanti visoko-oktanskog benzina. Pošto je mašinovođa izgubio vlast nad lokomotivom, voz je uz strahovit tresak naleteo na voz ispred sebe.

Osoblje voza koji je jurio iskočilo je iz njega baš pred sam sudar da sačuva život. Kante sa benzinom bile su izbačene nekih trideset metara uvis, gde su eksplodirale kao šrapneli, a delići rasprsnutog čelika i plamen

rasuli su se na velikom prostranstvu. Probijajući se do trećeg vagona pred zapaljenom lokomotivom, osoblje je uspelo da razdvoji kompoziciju na koju je voz naleteo i da nabaca dovoljno šljake u međuprostor kako bi sprečilo dalje širenje požara. Na sličan način razdvojena je i kompozicija koja je izazvala sudar pa su i vagoni koji su se nalazili neposredno iza slubljene lokomotive, odvučeni van opasnosti.

U početku, pre no što su se mogli uvesti odjavno-prijavni sistem i telegrafsko-telefonske veze duž pruge, jednokolosečni saobraćaj bio je stvarno opasan i zahtevao je veliki psihički napor. Mašinovođe su bile prisiljene da pri vožnji stalno osmatraju put ispred sebe.

Noću, pa čak i danju, na delovima pruge gde je vidljivost bila ograničena, bilo je potrebno da se uputi jedan signalista unapred po pruzi da utvrdi stanje i da ovo prenese signalima mašinovođi. Tada je mašinovođa s vremena na vreme nervozno pritezao kočnice i očekivao signal „stoj", da bi potpuno ukočio ceo voz.

Pošto nije bilo ložionica gde bi se lokomotive snabdevale ugljem, mašinsko osoblje vuklo je ugalj u vagonu u sastavu svakoga voza, i za vreme vožnje lopatama ga prebacivalo u tender. Svaka kompozicija kretala je sa dve lokomotive i sa uputstvom da jednu od njih, u slučaju oskudice u uglju, ostavi negde usput i produži s jednom lokomotivom. Ponekad je bilo potrebno da se ostavljaju i čitavi delovi kompozicije.

Vozno osoblje nije imalo odmora. Na pruzi za Le Man bilo je normalno da se provede 60 časova na lokomotivi, a jedna ekipa morala je da izdrži i punih 84 časa. Na celoj dužini pruga je išla kroz oblast po kojoj su još lutali Nemci, a kod Majena front je bio udaljen samo oko 9,6 km.

No, kao što je neoštećeno prošla prva grupa od 30 vozova, tako su sledećih dana, uglavnom, prošli i ostali. Službenici Druge vojno-železničke uprave dobro se sećaju sa kakvim je zaprepašćenjem šef spoljne stanice u Le Manu ugledao dresinu — izvidnicu koja je išla ispred tog prvog voza. To je bilo prvo vozilo na pruzi koje je video po odlasku Nemaca.

Šef spoljne stanice je objašnjavao da je potrebno pridržavati se izvesnih tehničkih propisa francuskih železnica. Kao prvu stvar tražio je da se ispune neki formulari jer, inače, voz ne može ući u stanicu. Američki pukovnik

mu je na to odgovorio da će, bar privremeno, ovaj posao morati biti odbačen. Francuz je protestovao izjavljujući da se ovakvi propisi moraju uvek ispunjavati. Amerikanac je dodao da se na pruzi nalaze trideset vozova i da oni ne mogu biti zaustavljeni zbog administracije. „Trideset vozova“, uzviknuo je Francuz, „pa to je nemoguće! Oni će zagušiti stanice i zakrčiti pruge!“ Međutim, pukovnik mu je rekao da ne brine i civil se vratio u svoju stanicu da nadgleda otpremu trideset vozova dnevno kao što je to bilo naređeno.

Značaj koji su Saveznici pridavali posedovanju potpuno uređenih luka u blizini bojišta i upornost Nemaca da ih spreče u ostvarenju te osnovne potrebe za maksimalan ratni napor, vidi se u ogorčenim borbama za Antverpen, jedne od glavnih svetskih luka. Od 1 oktobra do 6 novembra glavni napori savezničkih armija bili su usmereni ka tome da se ušće reke Šelde očisti od neprijatelja i da se otvori luka Antverpen. Potonja nemačka protivofanziva imala je za cilj da se probije ka obali, da bi povratila Antverpen i da se na taj način Amerikanci prisile da i nadalje snabdevanje svojih armija vrše slabim kapacitetom preko Šerbura. Prema tome, nemačka protivofanziva, započeta 16 decembra, bila je, ustvari, udarac uperen u naše komunikacije koje su bile glavni objekat napada.

Razlika između Šerbura i Antverpena, posmatranih kao luke za snabdevanje, vidi se iz činjenice da je za snabdevanje jedne divizije preko Šerbura bio potreban četiri puta veći napor negoli preko Antverpena. Ako se ovde uključe i potrebne zalihe za stvaranje baza radi snabdevanja, onda se, preko Šerbura moglo snabdeti najviše 13 divizija, dok je Antverpen mogao snabdevati 50 divizija.

Prvobitni Britanski plan o raspodeli kanalskih luka predviđao je da Brest i Le Avr budu dodeljeni Amerikancima na stalnu upotrebu, a Antverpen i Roterdam Britancima. Međutim, na zahtev komandanta pozadine američkih snaga u Evropi, ova podela luka je odbačena. Tako je, na kraju, bilo naređeno da se luka u Antverpenu zajednički koristi s tim što je određena kvota Amerikanaca iznosila 22.500, a Britanaca 17.000 tona dnevno.

Antverpen je značio nov ispit za veštinu i preduzimljivost inžinjeraca, snabdevačkih organa, vezista, kao i za transportnu službu. Bio je potreban maksimum plani-

ranja, organizacije i koordinacije da bi se ova velika luka mogla u potpunosti koristiti uprkos razorenim železničkim linijama, drumovima i kanalima koji su je vezivali sa njenom pozadinom.

Pored veoma napornog rada u vezi sa potrebama koje su pristizale u tu luku, ljudstvo transportnih i drugih pozadinskih jedinica u Antverpenu imalo je da podnosi još i opasnost od letećih bombi koje su, u toku januara i februara, padale prosečno po 40 na dan. Ove leteće bombe bile su teške i do dve tone i one su pobile stotine radnika. Međutim, radovi su se nastavili najvećom brzinom.

Razliku i obimnost transportnih problema u Prvom i Drugom svetskom ratu najbolje možemo uočiti ako uporedimo najdramatičnija prebacivanja jedinica u svakom od ova dva rata.

Godine 1914 u roku od svega 36 časova počev od 6 septembra izvršeno je čuveno prevoženje trupa, poznato pod imenom *Taxis de la Marne*. Tom prilikom prebačeno je 4.985 vojnika pomoću 1.200 pariskih taksi-automobila na daljinu od 45 km. Sa vojnicima nisu prevožene nikakve potrebe.

Između 18 decembra 1944 godine i 6 januara 1945 godine Mototransportna uprava Transportne službe prebacila je, za vreme najveće krize koja je nastupila kao posledica nemačkog protivudara blizu Bastonja, 67.236 vojnika i 10.800 tona materijala na prosečno otstojanje od 160 km i to iz oblasti Murmelona u okolinu Bastonja. Ovo je izvršeno sa svega 220 kamiona nosivosti od po 2,5 tone i 162 kamiona polu-prikolica od po 10 tona. Uspeh ovog prebacivanja odigrao je veliku ulogu u nanošenju završnih udaraca koji su slomili nemački napad.

Otvaranjem luke Le Avr, Ruan, Antverpen i Gan, organizacija snabdevanja koja je podržavala jedinice koje su se pripremale za prodor u Nemačku, počela je da gubi pomalo od svog prvobitnog izgleda (snabdevanja bez dovoljnog oslonca). Sada je preko ovih luka i preko Šerbura neprekidno i sve više dolazio priliv materijala potrebnog za podršku jedne velike ofanzive.

Usled svoga položaja u centru veoma razgranate železničke mreže koja prekriva većinu Severozapadne Evrope, Lijež je postao glavna sabirna tačka u ovom ogromnom prilivu ratnog materijala. Zalihe materijala u toj oblasti rasle su i onda, kada je Lijež neko vreme bio

ozbiljno ugrožen nemačkom protivofanzivom. Na svome putu za front ljudstvo i materijal prolazili su u sve većoj meri kroz ovaj centar. U februaru 1945 godine na teretnim stanicama u Liježu zabeležen je promet od po 35.000 tona dnevno.

U toku meseca marta brojke prometa još su više rasle. To je bilo za vreme nadiranja naših armija u Nemačku. Tada su naši železničari ulagali vanredne napore da popune slagališta i da doturom materijala u stopu prate naše jedinice koje su bile u punom nadiranju. Na dvadeset i četiri časa pre zvaničnog prelaza preko reke Rajne, 23 marta, Komanda 708 železničke mreže otpremila je i predala armijama, između ostalog, 492 vagona municije, 130 vagona tečnog goriva i maziva, 460 vagona inžinjeriskog mostovnog materijala, 765 vagona intendantske i artiljerisko-tehničke opreme i materijala i 16 vagona pošte. Pored toga, na ovoj mreži saobraćalo je i osam trupnih vozova.

Takozvani „Blagozvučni ekspres“[6]), novouvedeni teretni voz koji je saobraćao od Šerbura do prednjih linija, prebacio je u vremenu od 12 do 18 februara 3.099 tona sa 240 vagona. Od toga 1.555 tona prevezeno je na 124 vagona do Verdena, a 1.544 tona na 116 vagona do glavnih slagališta u oblasti Liježa.

Mototransportna uprava Transportne službe takođe je imala veliki udeo u izvršenju materijalnih priprema za prelaz preko Rajne. Ukupno, 2,796.746 tona materijala i 1,011.774 vojnika prebačeno je, u vremenu od 11 februara do 11 marta, preko vojnih puteva do prednjih linija. Da bi toliko materijala i taj ogroman broj vojnika mogla da prebaci, Mototransportna uprava zamenila je mnoge kamione nosivosti 2,5 tone, znatno težim, i mnogo praktičnijim polu-prikolicama od 10 i 12,5 tona kao i transporterima nosivosti 45 tona. Ova vozila sa dizel-motorima prevlačila su sve vrste tereta, počev od hrane pa do lokomotiva.

Barke za iskrcavanje ljudstva i vozila *LCVP*[7]), gusieničasta desantna vozila, čamci tipa „morska mula“ i barke za iskrcavanje oruđa *LCM*[8]) prebačeni su iz po-

---

[6]) *Toot Sweet Express.*

[7]) *LCVP (landing craft vehicle, persons)* dugački su 15 m, a široki 5 m; nosivost im je 35 ljudi. — Prim. prev.

[8]) *LCM (landing craft, machine)* bili su konstruisani za prebacivanje po jednog tenka tipa „Šerman“. — Prim. prev.

jedinih luka do mesta gde je bio predviđen prelaz preko reke. Posebne jedinice za obavljanje prevozne službe, takozvane „čete lučkih čamaca" pratile su veći deo toga materijala da bi pomogle pri podizanju mostova preko Rajne, za službu prevoženja i da bi učestvovale u čišćenju mina.

Rad transportne službe u podršci završnog prodora u Nemačku mnogo je doprineo tome da je reka Rajna uspešno savladana na mnogim mestima. Zasluga je Transportne službe što su naše jedinice prilikom ovog prelaza imale mogućnost obilnog snabdevanja hranom, gorivom, municijom i rezervnim delovima.

6

NA PRAVCU OD RIVIJERE

Marselj je bio prvi glavni cilj invazije u Južnoj Francuskoj kao što je to bio Šerbur pri napadu na Normandiju. Iskrcavanje je izvršeno, ustvari, bez otpora. 15 avgusta iskrcala se za to određena desantna grupa sastavljena od delova Sedme američke i Prve francuske armije. Iskrcavanje je izvršeno na tri obalska otseka između Marselja i Nice.

Ova operacija *(Dragun)* bila je od pomoćnog značaja u odnosu na glavnu invaziju kroz Normandiju. Taj momenat se ozbiljno odrazio u pitanju prioriteta u snabdevanju. Pored toga, pripreme za operaciju *Dragun* bile su usporene usled toga što su neke jedinice iz Pete armije generala Klarka koje su imale da učestvuju u toj operaciji, zadržane kod Kasina. Da bi se okončao ovaj zastoj stvoren je mostobran kod Ancija. Međutim, tek u maju 1944 godine, posle proboja iz Ancija u pravcu Rima, bilo je moguće da se izvesne jedinice izvuku i dodele Sedmoj armiji za operaciju *Dragun*.

Pred samu ovu operaciju desio se jedan slučaj koji ukazuje na to da se i veća operacija, usled brzine u mehanizovanom ratu može takoreći prekonoć umnogome izmeniti. Taj slučaj ujedno i pokazuje u kolikoj se meri najviše starešine oslanjaju na službu snabdevanja pri donošenju svojih definitivnih odluka. 10 avgusta, dakle svega pet dana pre predviđenog dana iskrcavanja u Južnoj Francuskoj, od otseka za planiranje u odeljenju za snabdevanje i saobraćaj *(G—4*[1]*)* Štaba Komande američkih snaga na Severnoafričkom ratištu tražene su pri-

---

[1]) *G-4* je skraćeni naziv za to odeljenje štaba. Postao je od početnog slova engleske reči General staff (generalštab) i broja koji ga obeležava. — Prim. prev.

medbe (od strane Vrhovnog štaba savezničkih snaga) na predloženi plan da se celokupna predviđena snaga za *Dragun* prebaci i desant izvrši na južnoj obali Bretanje umesto u Južnoj Francuskoj. Ovo bi ustvari značilo pomeranje tačke napada za 2.500 km. Zbog neizvesnosti u snabdevanju takve operacije *G—4* se nije saglasilo.

Dragun je imao da bude završna operacija iskrcavanja u Južnoj Evropi. Njoj su prethodile operacije u Severnoj Africi, Siciliji, Južnoj Italiji, kod mostobrana Ancio (koju su izvele američke snage), kao i napad na ostrvo Elbu (koji su izvršile isključivo francuske snage). Operacija *Dragun* daleko je nadmašila napred pomenute operacije i to kako po broju trupa (698.158) tako i po količini potreba (2,594.980 tona). Njena od ranije predviđena namena za stapanje sa glavnim invazionim snagama u cilju zajedničkog napada na Nemačku, niukoliko ne umanjuje činjenicu da je operacija *Dragun* sama po sebi, bila veliki, sjajno izvršeni poduhvat.

Iskrcane jedinice našle su se u zemlji polutropske vegetacije sa šarenim vilama i živopisnim naseljima. U blizini nalazili su se čuveni gradovi Kan i Nica koji služe za razonodu i zabavu. Na Sredozemnom Moru sunce je divno sjalo, a bilo je i vrlo toplih dana. U daljini su se u tri džinovska lanca uzdizali Alpi, veličanstveni u svojoj snežnoj prekrivci. Sa Alpa hladni vetrovi duvaju katkad prema oblastima u podnožju. Pored toga, putevi koji vode kroz ove oblasti, uski su, sa puno zavoja, a često i veoma strmi.

Međutim, osnovni problem koji su iskrcane jedinice, a naročito njihovi organi za snabdevanje i dotur, imali da savladaju, bio je nedostatak potrebnih lučkih postrojenja. Da Marselj nije bio brzo zauzet i osposobljen, brzina nadiranja na sever, a prema tome i efikasnost invazije, bili bi ozbiljno umanjeni. Napadači su sa neočekivanom lakoćom uspeli da stupe na ovaj deo Evropskog ratišta i u cilju izvršenja svoga zadatka morali su da ga napuste što brže. Zbog ove žurbe snabdevački delovi su morali da zaostanu.

Istovar materijala preko otvorene obale započeo je već 15 avgusta i to skoro neposredno po izvršenom iskrcavanju napadnih delova. Dva dana kasnije posebne grupe vršile su istovar brodova i čamaca na sva tri mesta. Radovima oko istovara rukovodila je Komanda obalskog

pojasa Sedme armije. Duž obale, zapadno od Sen Tropeza pa sve do istočno od Sen Rafaela, podignuta su slagališta. Istaknuti deo osnovice Komande pozadine krenuo je zajedno sa pozadinskim jedinicama predviđenim za rad na obali, i sarađivao je sa njima na tom poslu u očekivanju vremena kada će snabdevanje početi da ide preko tog dela osnovice Komande pozadine.

Kada je Marselj konačno pao, pojavio se niz novih problema. Nemački general koji je tamo bio komandant, pristao je pri predaji na uslov da komandant luke upozna Saveznike sa rasporedom svih kopnenih i morskih mina. Međutim, komandant luke je poginuo, a njegov zamenik je odbio da prihvati ovaj uslov izderavši se: „Ništa vam neću reći!“

Druga jedna odredba u sporazumu o predaji sastojala se u tome da se Nemci, zarobljeni u Marselju, koriste jedino za radove u vezi opravke luke. Mnogi od ovih zarobljenika pomagali su, svojevremeno, pri polaganju mina u vodu i na dokove. Sada je priličan broj njih pristao da nam pokaže raspored neotkrivenih mina bez obzira na stav novog komandanta luke. Samo iz velikog sidrišta izvađeno je 172 teške mine. Tako je na ovom mestu sprečena dalja šteta.

Luka koja je bila jedna od najboljih u Sredozemlju, izgledala je potpuno neupotrebljiva. Od 121 gata za pristajanje nijedan nije bio sposoban za upotrebu. U samom rejonu pristaništa nijedan most nije mogao da se koristi, a velika konstrukcija za pretovar brodova koja se nalazila na prednjem delu starog pristaništa, bila je toliko oštećena da se nije mogla više popraviti. U kanalu su bila potopljena četiri velika broda. Na zapadnom ulazu kopnenog sidrišta potopljeno je sedam prekookeanskih brodova sa ukupnom tonažom od 53.000 tona. Na dnu glavnog sidrišta ležalo je 65 brodova sa ukupno 200.000 tona.

I šteta pričinjena na kopnu bila je veoma velika. Bilo je uništeno najmanje 125 dizalica, a na kejovima uklonjeno je 360 eksplozivnih punjenja za rušenje mola. Pored toga, u luci je demontirano 5.000 mina koje su sve bile međusobno povezane. Među tim minama bilo je sedamnaest raznih tipova. Sve zgrade na kejovima bile su oštećene.

Uprkos ovakvoj situaciji koja je na izgled bila beznadežna, pristupilo se poslu. Krajem avgusta predviđalo se da bi do kraja septembra mogli da se stvore uslovi za

pristajanje brodova. Radilo se sa velikom žurbom. Najpre je bilo očišćeno i otvoreno staro pristanište. Uređeno je 37 sidrišta za brodove za iskrcavanje tenkova. Sve dok se nisu raščistila mesta za pristajanje u samoj luci, istovar materijala vršili su amfibiski kamioni i barke za iskrcavanje tenkova preko otvorene obale kraj krajnjeg severnog vrha luke. 15 septembra stigao je i usidrio se u luci prvi brod tipa *Liberty*. Pored sidrišta za brodove za iskrcavanje tenkova postojalo je i 48 sidrišta za brodove tipa *Liberty*. U početku istovar se vršio većinom pomoću teretnih čamaca, a kasnije, brodovi su u sve većoj meri pristajali uz samu obalu.

27 septembra dogodila se veoma ozbiljna nesreća u rejonu pristaništa na železničkoj stanici Kan. Požar, za koji se veruje da je nastao nepažnjom nekog pušača, uništio je 12 vagona sa municijom, 8 vagona sa materijalom hemiskih jedinica i jedinica za vezu, potrebama za francuske jedinice i ugljem, kao i 19 praznih vagona. Sem toga bilo je oštećeno i trideset drugih vagona. Tom prilikom poginulo je četiri američka vojnika i pet civila. Brzom intervencijom pozadinskih jedinica sa ovoga rejona, koje su natovarene vagone odmakle sa opasnog mesta, sprečena je još ozbiljnija šteta.

Uprkos činjenici da su Nemci sistematski razorili Marselj, ipak je, u toku 1944 godine, preko ove luke bilo upućeno 80% celokupnog dotura namenjenog za potrebe armija u Južnoj Francuskoj.

Nadiranje Sedme armije uz dolinu reke Rone pratila je organizacija snabdevanja i dotura u stopu. Osposobljeni su železnice i drumovi. Zbog velikog odužavanja komunikacija, 1 oktobra počele su da dejstvuju dve južne baze. Komanda *SOLOC*-a[2]) pozadine južnih trupa nalazila se u to vreme u Dižonu.

Zadatak *SOLOC*-a bio je istovetan sa zadatkom ma koje komande pozadine, a to je da se stara o snabdevanju, doturu i transportu za potrebe armija u borbi. Neprekidno i brzo nadiranje kao i priroda zemljišta naročito su otežavali snabdevanje na jugu.

Neprijateljski otpor na koji se naišlo pri iskrcavanju Sedme armije bio je neznatan i ona je odmah nastavila nadiranje duž doline Rone koja pretstavlja magistralu Francuske u pravcu sever—jug. Ozbiljan saobraćajni pro-

---

[2]) *Southern Lines of Communications*. — Prim. prev.

blem sastojao se i u tome što je američko vazduhoplovstvo u nekoliko mahova razorilo glavnu železničku prugu koja vodi neposredno dolinom ove reke. Sem toga, i Nemci su pri povlačenju vršili opsežna rušenja pruge, a naročito mostova. Najgore je u tom pogledu izgledalo u Lionu koji pretstavlja vratnice na putu za sever. Tamo je od ukupno 26 bilo porušeno 24 železnička i drumska mosta.

Zbog rušenja mostova, železničkih pruga i glavnih drumova, bilo je potrebno da se dotur uputi sporednim prugama i drumovima u podnožju planina na istočnoj strani doline.

Borački i pozadinski delovi imali su, prema tome, da pređu iz obalskog pojasa, u kome vlada skoro tropska klima, u krševite planine, gde su bili izloženi vremenskim nepogodama. Kao i bezbroj vojnika iz armija koje su pre njih prolazile ovim putem, oni su imali prilike da osete oštrinu maestrala koji duva sa hladnih vrhova Alpa i koji je dvostruko svirep baš usled toga što ovde, na granici, pretstavlja toliki kontrast toplom plavetnilu svetlucavog Sredozemlja.

Još jedan je momenat uticao na povećanje složenosti problema snabdevanja. *Dragun* je po svome nacionalnom sastavu verovatno bio najšarolikija vojska za čije je snabdevanje ikada brinula američka služba snabdevanja. Pre svega, pored jedne američke, trebalo je hraniti i jednu francusku armiju, a prohtevi Francuza donekle su se razlikovali od američkih. Pored toga, u francuskoj armiji bilo je afričkih, pa čak i aziskih jedinica. Mnogi od tih vojnika bili su muslimani koji ne jedu svinjsko meso. Naše normirano sledovanje nije odgovaralo njihovim potrebama. Bilo je tu i radničkih jedinica iz Francuske Indokine koje su imale svoju posebnu ishranu. Osim toga, ljudstvo tih jedinica nije htelo da radi po kiši da ne bi ukvasilo noge. Bilo je tu i italijanskih radnika sa posebnim zahtevima u vezi ishrane, naročito što se tiče vina.

Prilikom nadiranja invazionih snaga sa juga, pitanje snabdevanja pogonskim gorivom za motorna vozila bilo je, kao i svuda, od presudnog značaja. Radi toga se, tri nedelje po izvršenom iskrcavanju, pristupilo radovima oko podizanja naftovoda dolinom Rone i ti su radovi imali prvenstvo.

Pitanje saobraćaja bilo je, naravno, jedan od većih problema u početnim fazama operacije. Američke snage nadirale su u početku, u pravcu zapada kroz planinsko

zemljište, ka Eksu i Marselju. Francuske snage na levom krilu skrenule su i zauzele Tulon. Zbog toga je do zauzeća Marselja i Eksa komunikacija išla pravcem istok—zapad, a posle toga pravcem jug—sever.

Do 22 avgusta Sedma armija osposobila je, uz pomoć zaplenjenog voznog parka, železničku prugu koja vodi iz Frezija, koji se nalazi na samoj obali, do Sen Maksimena. Dnevno su saobraćala dva voza. U isto vreme Francuzi su obrazovali slagališta iza zaliva De Kavaler, koristeći se putnom mrežom pored obale.

Treća pešadiska divizija zatekla je železničku prugu koja vodi od Sisterona do Grenobla u ispravnom stanju te je sa zaplenjenim voznim parkom uspostavljen saobraćaj. Sa obale i iz Eksa dotur je išao kamionima do Sisterona, a odatle vozom do Grenobla. Od Grenobla do Burgoena prevoz je ponovo vršen kamionima. Linije snabdevanja bile su produžene do Burga, Polinjija, Bezansona i Vezula. Što se tiče sporedne železničke pruge koja vodi od Marselja do Vezula, ona je bila u znatno boljem stanju nego glavna pruga koja prolazi kroz Lion. Prvi voz iz Marselja išao je ovom sporednom prugom.

Do sredine septembra radile su pruge od obale do Sisterona i Bezansona. Pruga koja vodi od Marselja do Liona bila je u to vreme takođe osposobljena. Međutim, pre 5 oktobra nije se mogao uspostaviti saobraćaj iznad Liona, jer su mostovi kod ovog mesta bili potpuno porušeni. Tek toga dana proradio je železnički saobraćaj za Dižon i Lanser. U to vreme železnički saobraćaj dopunjavan je konvojima kamiona. Međutim, ovde nije bio primenjen potpuno organizovan sistem sličan „Ekspresu crvena lopta“. Artiljeriskotehnička služba, naprimer, imala je svoju kamionsku prugu i svoj ekspres za municiju koji je saobraćao od obale do pozadina armija. Prevozni put pružao se, uglavnom, od Sen Rafaela do Eksa, a otuda na sever do Sisterona, Grenobla, Burga, Polinjija, Bezansona i Vezula. On je, prema tome, u potpunosti vodio istočnom obalom Rone i prolazio kroz planinsko zemljište gde su putevi bili u slabom stanju. Nadzorništva saobraćaja postavljena su u gradovima duž puta.

Do 15 oktobra Prva železnička uprava, koja je načinom otpravljanja saobraćaja na prugama u Africi, na Siciliji i u Italiji stekla veliku reputaciju, preuzela je sada na ovim prugama prevoz potreba. U početku dnevni kapacitet dotura potreba železnicom iznosio je 12.000 tona

i on se u toku svakog daljeg meseca postepeno povećavao. Na pruzi od Marselja do Dižona gde su se nalazila glavna slagališta, krajem 1944 godine dnevni kapacitet iznosio je 15.000 tona. Od Dižona do Sedme armije dnevni kapacitet je bio 9.000 tona, a od Dižona do Prve francuske armije 7.500 tona. Na taj način prostorija Marselj—Dižon postala je osnovica za snabdevanje *SOLOC*-a (Komande pozadine južnih trupa). Celokupan vozni park upotrebljen je, još od početka, za prevoženja na pomenutim vojno-železničkim linijama.

Tri glavne teškoće stavile su našu pozadinu u Južnoj Francuskoj na veliku probu. Operacija je morala da se izvede sa krajnje ograničenim sredstvima obzirom da je ona u pogledu snabdevanja mogla da se osloni samo na izvore američkih snaga na Sredozemnom ratištu. To je bila operacija u kojoj je čitavo snabdevanje bilo bez dovoljno oslonca i potrebnih sredstava i ljudstva. Pa i pored nedostatka u ljudstvu naša pozadina je imala da podržava jedan korpus, a uskoro posle iskrcavanja još i tri nove divizije. Najzad su komunikacije posle prvih 45 dana bile dvaputa duže nego što su to planovi za ovu operaciju predviđali.

Sve su te prepreke bile savladane.

7

POVEZIVANJE RAZORENIH KOMUNIKACIJA

Drugi svetski rat postavio je pred inžinjerce na Evropskom ratištu zadatak dotada neviđene težine. Oni su bili odgovorni za izvođenje svih vrsta radova izuzev podizanja žičnih linija što je spadalo u nadležnost jedinica službe veze. Radovi inžinjeraca ne samo da su obuhvatali podizanje logora, bolnica, slagališta i aerodroma, što bi se sve moglo staviti u statičke radove, već su tu ulazili i takvi dalekosežni radovi kao što su železnice, naftovodi, mostovi i unutrašnji plovni putevi.

Često su inžinjerci morali najpre da rade na savlađivanju prepreka koje je neprijatelj rušenjima ostavio za sobom, a tek tada da pristupe radovima na podizanju ili opravci. Njihovi su se radovi protezali nad najvećim delom okupirane Severozapadne Evrope. Oni su često morali da osposobljavaju saobraćajna sredstva. Najzad, oni su morali da održavaju sve izgrađene objekte, izuzev železničkih linija.

Pored ovih poslova, inžinjerci su bili nadležni i za izradu topografskih karata, izviđanje obale i zemljišta, proučavanje prirodnih izvora, kamuflažu, snabdevanje vodom, privremenu eksproprijaciju privatnog zemljišta i obezbeđenje civilne radne snage za potrebe svih službi na Kontinentu. U njihovu nadležnost spadala je i služba obezbeđenja od požara.

Na Kontinentu je bilo najmanje šezdeset raznih vidova inžinjeriskih jedinica. S obzirom da su se one nalazile u sastavu svih rodova i službi vazduhoplovnih, suvozemnih i pozadinskih jedinica, bilo je često teško tačno odrediti granicu nadležnosti pojedinih ešelona inžinjeraca. Tako su, naprimer, inžinjerci, pridati nekoj boračkoj jedinici, podizali privremeni most još pod dejstvom neprijateljske vatre, a zatim su kretali dalje napred za svojom jedini-

com. Posle toga su inžinjerci u sastavu neke pozadinske komande zamenjivali ovaj most stalnom konstrukcijom, a konstrukciju privremenog mosta slali napred za iskorišćenje za sledeću taktičku upotrebu. Najzad, neka treća ili četvrta inžinjeriska jedinica mogla je da nastavi dalje radove na tom istom stalnom mostu. Inžinjerci su nastupali kroz Francusku zajedno sa boračkim jedinicama, a ponekad i ispred njih, raščišćavajući minska polja, podižući mostove, opravljajući puteve i železničke pruge za privremenu upotrebu da bi ih kasnije definitivno dovršili. Ukratko, inžinjerci su obavljali one osnovne radove koji su bili bitni za sve druge rodove i službe u armiji.

Ti su radovi ponekad bili i vrlo opasni. Kada je, naprimer, 9 pešadiska divizija nadirala ka Šerburu, njen komandant je po dolasku na jednu istaknutu osmatračnicu primetio nekog izviđača, kako se kreće na 500 metara ispred najistaknutijih pešadiskih delova. General je poslao ađutanta da upozori ovog inžinjerca da se nalazi na zemljištu koje još drži neprijatelj. Izviđač, kapetan iz jednog inžinjeriskog puka, odgovorio je: „Ja to znam, ali ljudstvo koje polaže liniju nalazi se odmah pozadi mene i ja se ne mogu zaustaviti zbog Nemaca“.

Do kraja 1944 godine inžinjerci su osposobili više od 10.688 km železničke pruge. Od toga su dve trećine bile duplog koloseka. Slično tome, „Ekspres crvena lopta“ i ostali drumski transportni sistemi koji su vršili prevoženje na velike daljine, ne bi bili u stanju da funkcionišu da inžinjerci nisu najpre obavili pripremne radove na putevima i da zatim nisu vršili njihovo stalno održavanje. Samo na ovim drumovima radilo je istovremeno pet inžinjeriskih pukova, prosečne jačine 6.000 ljudi.

Uklanjanje blata sa prilaznih puteva ka objektima koji su se nalazili na ledini u pozadini pretstavljalo je veliki problem. Ovaj problem rešen je uz pomoć motornih grejdera (poravnjača) i velikog broja improvizovanih bagera. U pozadini divizija i korpusa radovi na održavanju puteva vršili su se neprekidno, naročito na putevima blizu nemačke granice gde je saobraćaj bio najteži, a obavljali su ih borački bataljoni. Inžinjerci su najviše koristili čeličnu mostovu konstrukciju tzv. „pešačku stazu“ tipa „Bejli“ koja je bila na gumenim plovcima. Čim je to taktička situacija dopuštala, većina ovih mostova demontirana je i zamenjena stalnim drvenim i čeličnim konstrukcijama.

U Severozapadnoj Evropi rekonstruisano je na pozadnjoj prostoriji 223 velika drumska mosta, dok je još stotine drugih mostova valjalo opraviti, ojačati i stalno održavati.

31 januara 1945 godine inžinjeriske jedinice morale su na drumovima ukupne dužine 3.380 km da preduzmu naročite mere obezbeđenja usled jakih mrazeva, a docnije i naglog otapanja snega i leda, što je pretstavljalo najveći drumski problem na Evropskom ratištu. 15 aprila 1945 godine ukupna mreža vojnih drumova koju su inžinjerci morali da nadgledaju i održavaju iznosila je 11.962 km. Da bi se veliki broj inžinjeriskih jedinica oslobodio za druge radove, francuska civilna uprava preuzela je, pod nadzorom Uprave inžinjerije američke armije, mnoge radove u vezi održavanja mnogobrojnih mostova i hiljade milja francuskih drumova. Međutim, dugotrajne kiše i poplave koje su nastale posle toga prouzrokovale su znatno veću štetu na drumovima i mostovima nego što je to ranijih godina normalno bio slučaj. Na taj način problemi oko održavanja i obezbeđenja drumova i mostova bili su samo uvećani. Mnogi od najvažnijih drumskih i mostovih objekata u Francuskoj planirani su na osnovu najvećeg vodostaja za period do 1905 godine. Međutim, na mnogim rekama Francuske 1944 godine vodostaj je bio znatno veći nego što je to ikada bio u toku proteklih 40 godina.

Poplave su u znatnoj meri uticale i na sistem vodenih komunikacija po unutrašnjosti Francuske i Belgije. Ove komunikacije trebalo je ponovo uspostaviti radi prevoza uglja za potrebe vojske i potreba za građanstvo. Raščišćena su četiri važna vodena puta. Reka Meza osposobljena je za plovidbu na delu od Lježa do Pon-a Bara; Ardenski Kanal i reka Ena otvoreni su od Pon-a Bara do Kompijenja; kanal reke Oaze do Konflana, a reka Sena od Konflana do Pariza. Radovi na raščišćavanju obuhvatili su i uklanjanje ostataka porušenih mostova na rekama i kanalima, opravke oštećenih brana i uklanjanje potopljenih brodova i prepreka.

Na vodenoj komunikaciji Le Avr—Pariz Sena je raščišćena do Ruana za plovidbu prekookeanskih brodova. Od Ruana do Pariza glavna prepreka bila je železnički most kod Le Manoara pred kojim se usled poplave nagomilalo mnoštvo natovarenih brodova. Prva 24 natovarena broda uspelo je da prođe 22 novembra, a 68 praznih brodova prošlo je ispod mosta u pravcu Ruana. Međutim,

zbog daljeg povećanja vodostaja bilo je potrebno da se, počev od 27 novembra, kod Le Miroa vrši pretovar brodova određenih za Pariz, jer je bilo nemoguće da se oni dovedu bliže gradu.

Sa britanskom komandom stvoren je sporazum da se most kod Le Manoara otvara svakog dana radi prolaza brodova. Međutim, voda je preplavila sam mehanizam za dizanje mosta i on se nije mogao otvoriti.

Na Albertovom Kanalu između Antverpena i Liježa, Nemci su savršeno primenili svoju tehniku razaranja. Na delu Kanala između Kvademehelna i Liježa koji je bio dodeljen američkim snagama, bio je porušen 21 drumski i železnički most da bi se ukočio saobraćaj na reci. Neprijatelj je bacio u vazduh i sve brane i pešačke mostove.

Bilo je predviđeno da se radovi na ponovnom osposobljavanju ovoga kanala (koji su započeli oktobra 1944 godine) izvedu u dve faze. Prva faza obuhvatala je raščišćavanje za prolaz brodova nosivosti do 600 tona, a druga do 2.000 tona. Najteži deo radova bilo je podizanje visećeg mosta kod Veldvezelta koji je bio srušen tako da je najveći deo konstrukcije, dugačke 208 stopa (62,5 m), bio pod vodom. Pošto parne dizalice nisu bile dovoljno snažne da podignu most, pristupilo se korišćenju mehaničkih dizalica. Osam takvih dizalica, od kojih je četiri bilo za terete od 100 tona, a četiri za terete od 50 tona, uz pomoć parnih mašina i parnih dizalica, uspelo je da podigne most najpre do na 6,5 m iznad kanala, a kasnije do njegove prvobitne visine od 15,5 m.

U početku ovih radova bilo je potrebno da se kanal isprazni. Međutim, odmah po završenom raščišćavanju trebalo je započeti sa ponovnim punjenjem kako bi kanal bio osposobljen za saobraćaj do 15 decembra. Da bi se kanal do tog datuma napunio, bilo je potrebno da se svake noći pusti voda brzinom koja bi površinu kanala uzdigla za nekoliko inča[1]) do visine na koju je most u toku dana bio podignut. Uprkos teških radnih uslova, radovi oko podizanja mosta išli su ukorak sa podizanjem nivoa vode u kanalu. I prva i druga faza ovih radova izvršene su prema planu, te je 15 januara 1945 godine ovaj veliki vodeni put bio otvoren za saobraćaj brodova velike nosivosti uključujući tu i one od 2.000 tona.

---

[1]) Jedan inč (palac) ravan je 2,5 sm. — Prim. prev.

Sistem vodenih komunikacija Antverpen—Lijež, podrazumevajući tu i Albertov Kanal, raščistili su belgiski civilni radnici sve do Kvadermehelena uz pomoć britanskih jedinica iz Antverpena. Američki inžinjerci iz sastava prednjih pozadinskih jedinica, potpomognuti civilnom radnom snagom, izvršili su raščišćavanje ostalog dela Kanala. Naši inžinjerci, uz pomoć domaće radne snage, osposobili su kanal Kale—Done.

Zbog poplava i zaleđivanja Kanala, ugalj za Pariz transportovan je, tokom celog meseca decembra, uglavnom železnicom. U toku poslednje nedelje decembra prevezeno je 88.292 tone uglja za potrebe civilnog stanovništva. Posebne pošiljke uglja za potrebe vojske iznosile su dnevno dva voza od po 500 tona.

Do januara 1945 godine reke su bile skoro potpuno raščišćene i uspostavljen je bio teretni saobraćaj rečnim putevima i kanalima za Pariz sa redovnim kapacitetom od nekih 12.500 tona uglja dnevno. Međutim, čak i onda kada poplave više nisu pretstavljale smetnju, rečni teretni saobraćaj bio je znatno manje efikasan nego što je to bio pre rata obzirom na potrebu da jedan remorker vuče prosečno po pet šlepova, dok su pre rata bili u upotrebi motorni šlepovi.

Utrošak električne energije u Parizu dostigao je krajem godine 37,343.220 kilovat-časova nedeljno, a dnevni utrošak uglja iznosio je 25.900 tona. To je iznosilo nešto više od utroška struje za isto vreme u 1938 godini. Krajem godine u pristaništu Antverpen stavljene su dve inžinjeriske plovne centrale u pogon.

Obimnost rušenja svih ključnih železničkih postrojenja kako od strane Saveznika prilikom bombardovanja, tako i od strane Nemaca prilikom povlačenja, povećala je u znatnoj meri radove inžinjeraca na osposobljavanju železničkih pruga i mostova. Oni su imali da poprave 7.648 km pruge duplog koloseka i 3.280 km jednokolosečne pruge i da osposobe 240 većih železničkih mostova. Izviđačka odeljenja koja su vršila izviđanja za račun inžinjerije, često su potpadala pod neprijateljsku vatru.

Lep primer brzog, a istovremeno i uspešnog rada na ponovnom osposobljavanju železničkih pruga pretstavlja popravka pruge Avranš—Laval—Le Man. Osposobljavanje ove pruge zahtevao je general Paton 13 avgusta. U roku od 48 časova pet inžinjeriskih pukova obnovilo je ovu prugu koja je bila od presudnog značaja za dalje na-

diranje generala Patona. U ove radove spadala je i izgradnja sedam železničkih mostova.

Rekonstrukcija dva železnička mosta kod Kutansa pretstavlja drugi primer visoke vrednosti američke tehnike. Veći od ova dva mosta sastojao se od zidane konstrukcije u vidu luka sa šest raspona ukupne dužine 90 m. Direktnim pogotkom bio je uništen jedan od centralnih raspona, dužine 15 m, između dve masivne zidane potpore visine 22,5 m. Druge bombe oštetile su severnu rampu mosta i uništile i drugi most na 450 m severno od prvog. Ovaj most imao je svega jedan raspon, a bio je zidan u vidu luka.

Raskinuti deo na dužem mostu popunjen je elementima rezervne železničke mostove konstrukcije dužine 15 m od kojih je načinjen raspon za popunu postojeće šupljine. Oslonci raspona u zidanim stubovima morali su da budu uklesani rukom usled bojazni da bi upotreba eksploziva mogla da ošteti i same zidane stubove. Manji most bio je zamenjen teškim čeličnim nosačima. U radove oko opravke mostova spadalo je i popunjavanje levkova stvorenih prilikom eksplozija bombi i ponovno polaganje koloseka na železničkoj stanici u Kutansu, koja se nalazi blizu ovih mostova.

Železnička pruga koja vodi u srce Nemačke bila je otvorena kada je prvi železnički most koji spaja zapadnu i istočnu obalu reke Rajne kod Vezela, 8 aprila 1945 godine predat saobraćaju, a to je bilo svega deset dana od početka ovih radova. Tri hiljade inžinjeraca uspelo je da vreme predviđeno za podizanje ovoga jednokolosečnog mosta skrati za četiri dana. Ovaj važan železnički objekat sastojao se od velikog glavnog raspona dužine 526 m i dela mosta dužine 139 m koji vodi preko jednog kanala u blizini. Pored toga, trebalo je još popuniti razmak od 112 m između reke i kanala. Ukupna dužina objekta iznosila je 777 m.

Sa obe strane reke izgrađeni su pristupi sa duplim kolosekom. Skoro sav potreban materijal za ove radove, uključujući tu i čelične nosače i drvenu građu, inžinjerci su uspeli da obezbede na Kontinentu. Za vreme izvođenja radova na ovim konstrukcijama tri inžinjerca su se udavila nesrećnim slučajem u Rajni. Značaj ovog mosta vidi se iz činjenice što je 1.000 vagona natovarenih potrebama armija čekalo na prelazak preko mosta.

ZAROBLJENICI

Američka vojna policija čuvala je

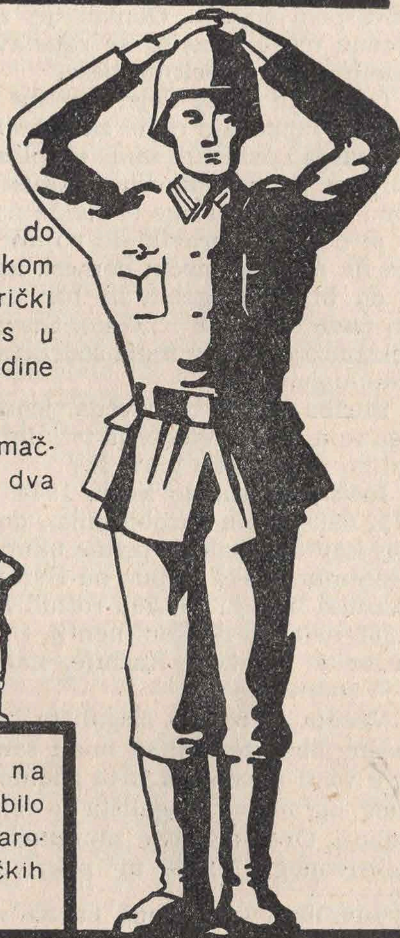
3,239.484

nemačka zarobljenika do svršetka rata na Evropskom ratištu, dok je Američki ekspedicioni korpus u Evropi imao 1918 godine svega **49.969**

Prema tome odnos nemačkih zarobljenika u ova dva rata bio je

65:1





Na dan pobede na Evropskom ratištu bilo je više nemačkih zarobljenika nego američkih vojnika

Bilo je mnogo primera požrtvovanja. Dok je, naprimer, jedna izviđačka jedinica iz sastava inžinjeriskog puka ispitivala porušeni železnički most blizu La Graverija, jedan od vojnika primetio je protivpešadisku *S* minu kako viri iz zemlje. On je počeo pažljivo da joj se približava u nameri da je dezaktivira. Odjednom je začuo zvuk detonatora pod nogom. Odmah je znao da je nagazio na otskočnu minu. Smesta se zaustavio i ostalim drugovima iz odeljenja dao znak da beže.

Otskočna mina dejstvuje na taj način što inicijalno punjenje[2]) izbacuje minu za nekoliko stopa u vazduh tako da se parčad prilikom same eksplozije razlete u sve strane. Inžinjerci su iz sopstvenog iskustva utvrdili šta je potrebno da se uradi ako se naiđe na otskočnu minu. Postojalo je nepisano pravilo da vojnik koji bi nagazio na nju, ili je na ma koji način pomeri, mora odmah da legne na nju da bi onemogućio ili bar umanjio njeno dejstvo.[3]) Ovaj podoficir je to i učinio. Sreća njegova što nije došlo do eksplozije, jer je mina sadržavala četvrt kilograma trinitrotoluola.

Služba vojnih naftovoda, jedan od najuspelijih izuma ovoga rata, koji pretstavlja trijumf sposobnosti inžinjeraca, detaljno je opisan u glavi XV.

Inžinjerci su, do kraja 1944 godine, stvorili smeštaj za 122.000 ratnih zarobljenika, dok su u izgradnji bili i logori koji su imali da prime ukupno 285.000 zarobljenika. 31 decembra 1944 godine na Evropskom ratištu u rukama Saveznika bilo je 297.595 ratnih zarobljenika, od kojih se 277.888 nalazilo na kontinentu. Svi su oni bili pod nadzorom vojne policije. Kasnije, naravno, broj zarobljenika bio je znatno veći.

Većina potrebnih slagališta i radionica smeštena je u zatečene objekte koji su imali samo da se oprave. Međutim, u toku novembra 1944 godine pristupilo se podizanju jednog ogromnog slagališta u rejonu Bresua kod Liježa u Belgiji. Ovo slagalište zapremalo je približno 185.800 m^2 nepokrivenog i 79.449 m^2 pokrivenog prostora. Slagalište

---

[2]) Prilikom sagorevanja baruta stvaraju se barutni gasovi koji minu izbacuju oko 75 sm uvis, dok lonac u koji je *S* mina smeštena, ostaje u zemlji. — Prim. red.

[3]) Iskustva iz našeg NOR-a pokazuju da vojnik, koji nagazi na *S* minu treba da legne pored same mine u mrtav ugao i u tome slučaju taj vojnik redovno ostaje nepovređen. Ako pak, legne na nju, a do eksplozije dođe, njegova smrt je sigurna. — Prim. red.

je bilo namenjeno za potrebe inžinjerije i službe snabdevanja.

Do kraja 1944 godine inžinjerci su sagradili ukupno 159.328 m³ zatvorene prostorije za slagališta i uredili 1,806.243 m³ nepokrivenog prostora za potrebe vojske na Kontinentu.

Tri velika tunela u Šerburu, deo prostranog podzemnog sistema koji su Nemci koristili za slagalište i bolnice pa čak i za podzemni smeštaj jedinica, preuređeno je u velike hladnjače i osposobljeno za prijem 5.000 tona hrane koja se lako kvari. Do kraja godine kapacitet slagališta sa hladnjačama iznosio je više od 13.000 tona. Istovremeno postojali su uređaji za proizvodnju 380 tona leda dnevno za potrebe vojske.

Ljudstvo inžinjeriskih bataljona u sastavu vazduhoplovstva koji su punu godinu i po dana radili na izgradnji jedne ogromne bombarderske baze u Engleskoj, završili su drugog dana posle *D* dana na obali Normandije prvu uzletno-sletnu stazu za lovačke avione. Ovi i drugi inžinjerci produžili su sa radovima na podizanju ovih staza potrebnih za zadavanje udaraca neprijatelju, da bi ovaj posao najzad završili u samoj Nemačkoj.

Nasuprot opštem mišljenju, Francuska nije bila zemlja sa dobrim geografskim kartama. U toku prošlog rata detaljne karte postojale su prvenstveno za delove teritorija gde je vođena rovovska vojna i za još neke manje oblasti. 1944 godine štampano je isključivo za potrebe invazije više od 125,000.000 sekcija sa mnogo više detalja. Iz Sjedinjenih Država prosečno je prevezeno svakog meseca 867 tona sekcija. Pored toga je 3,695.750 zaplenjenih neprijateljskih karata iskorišćeno za umnožavanje novih karata na njihovoj poleđini. Karte krupnih razmera pojedinih obalskih otseka na koje je trebalo da se iskrcaju američke i britanske desantne trupe izradila je Komanda inžinjerije Američke armije. Ove su karte sadržavale detaljan raspored obalskih i podvodnih prepreka.

Vojnici-šumski radnici, iz sastava inžinjeriskih četa za eksploataciju šuma, proizvodili su sa francuskim civilnim radnicima mesečno 566.320 m³ građevinskog drveta koje je obrađivano u 125 strugara. Drvo je upotrebljavano za radove za podizanje zimskih skloništa, mostova i izgradnju uopšte.

Inžinjeriski oficiri, nadležni za snabdevanje inžinjeriskim materijalom i opremom, imali su da udovolje mno-

gim zahtevima. Vrsta i količina mostovog materijala kao i materijala za opravku železničkih pruga i luka zavisila je od terena. U predelima sa širokim rekama bila je potrebna jedna vrsta materijala, a za uske reke sa visokim obalama druga vrsta.

Zadatak ovih oficira sastojao se i u tome da prouče razna postrojenja, izvore vodene i električne energije, kako bi mogli da odrede šta će od električnog materijala u raznim slučajevima biti potrebno. Transformatori, izolatori, konektori, motori, generatori i hiljade sitnih delova trebalo je da odgovara naponu i sistemu električne mreže u kojoj će biti korišćeni.

Dalje, ovi oficiri stalno su bili zauzeti poslovima u vezi održavanja teškog materijala i obezbeđenja dotura rezervnih delova. Inžinjeriska oprema obuhvata više od 100.000 različitih rezervnih delova, koji su morali uvek da budu pri ruci. Problem održavanja materijala bio je rešen na dva načina: manje opravke prepuštene su samim jedinicama, a opravke većih razmera vršile su remontne čete.[4])

Otsek za nabavke u odeljenju za snabdevanje i dotur pri Upravi inžinjerije postigao je nov uspeh pri izradi tipa čamca u vezi sa pripremanjem prelaza preko Rajne. Prvog februara 1945 ovaj je otsek izdao preko francuskog ministarstva mornarice nalog za izradu 700 takvih jurišnih čamaca. Međutim, nije bilo dovoljno samo da se izda nalog, već ih je trebalo i nadgledati, utoliko pre što se nije raspolagalo velikim zalihama šperploča. Konstruktivni nacrti i specifikacije delova morali su da se izrade na osnovu fotografije sličnog čamca koji se već izrađivao u Sjedinjenim Državama. Stabla za izradu šperploča dovlačena su iz šuma uz drumove. Tu su ih američki vojnici tovarili na vojne kamione za prevlačenje trupaca i prevozili do strugara gde su proizvođene šperploče.

Iz ovih strugara vojnici i vojni kamioni odvlačili su zatim gotove šperploče do preduzeća koje je imalo da izrađuje ove čamce. Na isti način oni su prevozili čelik potreban za izradu zavrtnja, a gotove zavrtnje i metalne delove predavali su preduzimačima. Čamci su se slali na front po utvrđenom planu.

Ustvari, vojna lica pod rukovodstvom otseka za nabavke u Upravi inžinjerije nadgledala su svaku fazu

---

[4]) *Heavy shop companies.* — Prim. prev.

radova uključujući tu i probne vožnje čamaca na Seni. Sedmog marta, dakle pet nedelja posle izdate porudžbine, 700 čamaca bilo je isporučeno i spremno za upotrebu. Ovi čamci bili su dugi 5,02 m, a široki 1,95 m. Oni su bili snabdeveni motorom jačine 50 konjskih snaga, koji se nalazio spolja, na zadnjem kraju čamca i koji je mogao da razvije brzinu od 40 km na sat. U čamcima je bilo mesta za dvanaest pešaka i tri inžinjerca-poslužioca.

Inžinjerci su na Evropskom ratištu, po prvi put u istoriji ratova, u velikim razmerama koristili tri vrste mašina koje su, praktično, pretstavljale revoluciju u tehnici građenja puteva i u građevinarstvu uopšte. To su bile gigantske mašine za izvođenje zemljanih radova, kao: buldožeri, kopačice, izvlakuše i ogromne pokretne dizalice težine do 60 tona koje su sa naročitim uspehom korišćene za podizanje i montiranje ogromnih mostovih delova. Mešalice za beton bile su sposobne da izbace 1 m^3 betona u minutu, odnosno četiri puta više nego što je ikada dotada ijedna mašina upotrebljena za vojne radove, bila u stanju da izbaci.

Buldožeri su bili slični onim tipovima koji su u Americi već na nekoliko godina pre rata bili u upotrebi. Jedino što su sada ovi, za vojne potrebe, bili znatno veći i prilagođeni specijalnim uslovima. Oni su upotrebljavani na razne načine za ubrzanje građevinskih i zemljanih radova. U toku invazije jedan od najznačajnijih zadataka, makar samo privremeni, koji su oni izvršili, sastojao se u prosecanju prolaza kroz ograde između imanja sa normandiskom živom ogradom.

Kopačica je mašina za izvođenje zemljanih radova. Ona se nalazi na gumenim točkovima i ima raonik koji je u stanju da pet tona zemlje odjednom ubaci u mašinu.

Izvlakuša je jedna vrsta vučne mašine. I ona ima gumene točkove, a predviđena je za izvlačenje kopačice. U izvesnim slučajevima ona može da vrši i ulogu traktora.

Verovatno nijedna mašina nije odigrala veću ulogu pri brzom uspostavljanju saobraćajnih linija kroz Francusku od super-dizalica pomoću kojih su se dizali pojedini delovi mostova. Ove snažne mašine bile su u stanju da čelične komade dužine 24 m, a debljine 12 m, podignu visoko uvis i da ih polako ubace na mesto da bi popunili prazninu porušenog raspona mosta. Zahvaljujući veštom korišćenju mašina ovoga tipa, često je za nekoliko dana savladana prepreka izazvana rušenjem, za koju se računalo

da će izazvati dugotrajne radove i onesposobiti železničku liniju za više nedelja.

Pri svome povlačenju ka Sigfridovoj liniji Nemci nisu pravilno procenili sposobnost američkih inžinjeraca da grade i popravljaju.

Zamašnost radova koje su inžinjerci pod teškim i opasnim uslovima obavili najbolje se ogleda u činjenici što je u cilju neposredne podrške brzopokretnim američkim armijama koje su zadavale teške udarce, preko Rajne bilo podignuto ukupno 62 mosta. Od toga pet su bili železnički, 46 taktički (pontonski), a 11 drumski mostovi polustalnog tipa.

Železnički mostovi bili su sledeći: Vezel, dugačak 77 m, koji je nosio ime majora Roberta Guldina koji je tamo izgubio svoj život; Duizburg, dužina 844 m, koji je završen na dan pobede, 8 maja, i koji je nazvan „Most pobede"; Manhajm—Ludvigshafen, dugačak 291 m koji je nosio ime Erni Hołja; Majnc, dugačak 665 m sa imenom pretsednika Ruzvelta i Karlsrue, dugačak 256 m koji je nosio ime starijeg vodnika Tomasa Dulija. Prosečno vreme potrebno za podizanje ovih pet mostova iznosilo je devet dana i jedan čas.

Od 46 taktičkih mostova bilo je 18 pešačkih staza, 16 su bili tipa *Bejli,* 11 teški pontonski mostovi, a jedan je bio laki pontonski most. Svaki most je bio podešen prema uslovima na mestu podizanja. Planiranje i pripreme trajale su mesecima. Samo podizanje, međutim, izvršeno je sa tolikom brzinom, a most je pritom bio toliko izdržljiv da su svi raniji vojni rekordi oboreni.

Da se inžinjerci nisu kruto pridržavali planova koji su im vezivali ruke pri iskorišćavanju neke nepredviđene okolnosti, jasno se vidi iz situacije koja je nastala prilikom neočekivanog zauzimanja mosta kod Remagena od strane Prve armije. Remagen je bio jedno od mesta koja nisu bila predviđena u planovima inžinjeraca i to zato što na tom mestu strma stena nadvišava Ludendorfov most te bi to pretstavljalo vrlo teško mesto za prelaz preko reke i to na očigled neprijateljske artiljerije.

Međutim, most je, iako jako razdrman usled eksplozivnih punjenja i artiljeriske vatre, još stajao kad su naišli Amerikanci i on je odmah iskorišćen da bi se dobio oslonac na onostranoj obali. Inžinjerci su obzirom na nastalu situaciju izmenili svoje planove: odmah su doneli elemente rezervnih mostovih konstrukcija i doveli jedi-

nice na ovo mesto. Ali njima nije pošlo za rukom da poprave kvarove koji su nastali usled preopterećenja i preduzetih neprijateljskih mera da se on sruši. A kada se on najzad srušio u reku, pošto je prethodno izvršio svoj glavni zadatak, da se preko njega prebace trupe mostove zaštite, inžinjerci su mostobran čvrsto povezali sa glavninom sa dva pontonska mosta i osam mesta za prevoženje skelama i amfibiskim kamionima. Svih tih deset prelaza uspostavljeno je pod ubitačnim dejstvom neprijateljske artiljerije.

Jedanaest stalnih drumskih mostova podignuto je kod Vezela, Kelna, Bona, Najvalda, Dudenhajma, Majnca, Openhajma, Gernshajma, Frankentala, Manhajm—Ludvigshafena i Štrasbura. Njihova prosečna dužina iznosila je 377 m, a prosečno vreme podizanja četrnaest dana.

Materijal i oprema prikupljeni za prelaz preko Rajne, iznosili su ukupno 4.600 čamaca i preko 100.000 tona mostovog materijala. Ova ogromna količina inžinjeriskog materijala obuhvatala je 141.580 m^3 građevinskog drveta, 64.500 m čelika za konstrukcije, 2.500 spoljnih motora, 2.400 m gvozdenih lanaca, 94.500 m čeličnog užeta i 6.000 pontona.

Korišćene su sve moguće vrste čamaca: jurišni čamci sagrađeni od šperploča, desantni, teretni, gumeni čamci i pontoni, čamci za iskrcavanje ljudstva *(LCVP)* i čamci za iskrcavanje oruđa *(LCM)* iz sastava mornarice, „morske mule“ i amfibiski tenkovi *DUKW* iz sastava Transportne službe. Ukupno 4.400 inžinjeriskih čamaca prebačeno je za upotrebu u dolini Rajne, a više od 75.000 inžinjeraca bilo je upotrebljeno za rukovanje čamcima i skelama kao i za podizanje sva tri tipa mostova. Za potpomaganje inžinjeraca pri prelazu preko Rajne bio je i pomorski odred jačine 893 čoveka koji su rukovali sa 124 mornarička čamca za iskrcavanje i preko 1.400 ljudi iz Transportne službe. Ovi su pak bili iz sastava lučkih četa za prevoženje i četa amfibiskih kamiona i upravljali su sa 72 „morske mule“ i 370 amfibiskih kamiona.

8

VEZE

Naši vezisti kažu: „Kongres može da unapredi nekoga u čin generala, ali taj general ne može da komanduje dok mu mi ne damo telefonsku slušalicu u ruke“.

Pod borbenim uslovima posao stavljanja telefonske slušalice u ruke generala ostvaruje se tek posle obavljanja mnogih poslova koji su istovremeno i tehnički vrlo komplikovani.

Ako zamisli generala treba da se pretvore u uspešnu akciju, telefon i ostala sredstva za vezu moraju da se stave na raspoloženje hiljadi drugih ruku. A to je bio posao koji je ljudstvo službe veze imalo da obavlja još od *D* dana (prvog dana iskrcavanja).

Zadaci vezista koji su se nalazili u sastavu desantnih trupa bili su opasni i mnogobrojni. Pre časa *Č* ljudstvo jedne taktičke jedinice iz specijalne inžinjeriske brigade, bilo je ukrcano na flotilu čamaca za iskrcavanje pešadije i kretalo se u pravcu normandiske obale. Bila je izdata zabrana održavanja radioveze dok su bojni brodovi ispred njih obasipali obalu svojom artiljeriskom vatrom.

Ljudstvo ove specijalne čete za vezu bilo je podeljeno u male odvojene grupe, od kojih je svaka imala svoj poseban zadatak. One su bile opremljene telefonima i malim poljskim radiostanicama *(SCR—609)* pomoću kojih su bile u stanju da uspostave vezu sa pojedinim delovima inžinjeriske brigade, dok su se ovi još nalazili na mnogobrojnim čamcima za iskrcavanje. Po izvršenom iskrcavanju inžinjeraca, osnovni i bitan zadatak ovih grupa bio je da uspostave radio i žičnu vezu, kao i kurirsku vezu za potrebe Komande uređenja iskrcavanja i delova brigade.

Na tri minuta pre časa *Č* vezisti, raspoređeni po celoj flotili, podesili su svoje radio prijemnike na istovetne

frekvencije. Tako je obrazovana „prislušna" mreža sa ciljem da komandant ima momentalnu vezu sa svim čamcima, u slučaju ako bi se plan napada u poslednjem trenutku izmenio.

Prva grupa vezista iskrcala se sa barkama za iskrcavanje oruđa *(LCM)* odmah posle 10.00 časova. Nju je obasipao pravi pljusak nemačke bacačke vatre. Probijajući se za nekoliko stotina metara dublje na obalu, kroz veliko minsko polje, ova je grupa uspela da uspostavi radiovezu sa ostalim stanicama u mreži. Do 12.00 časova obrazovano je komandno mesto i grupa je uspostavila radiovezu između bataljona.

Vezisti iz ove grupe iskrcali su se zajedno sa inžinjercima — vozačima buldožera, čiji je zadatak bio da raščiste prepreke na obali, da u bedemima na obali stvore otvore za prolaz trupa i materijala i da izravnaju zemljište na obali razriveno eksplozijom granata. Vozači su imali oklopno odelo da bi se zaštitili od parčadi rasprsnutih zrna. U ovoj mešovitoj grupi za iskrcavanje nalazila se i obalska grupa za upravljanje vatrom, sastavljena od nekoliko ekipa od po jednog oficira-veziste i jednog pomorskog oficira-veziste. I oni su bili opremljeni poljskim radiostanicama *(SCR—609)*.

Ove obalske ekipe za upravljanje vatrom imale su da izvrše jedan od najopasnijih zadataka koji je uopšte bio davan ljudstvu službe veze: da prodru dublje ka kopnu, ponekad čak i ispred pešadije i da vrše osmatranje i korekturu vatre za račun dalekometne artiljerije na bojnim brodovima, koji su bili udaljeni nekoliko milja od obale. Pri vršenju ovoga zadatka bilo je bitno da se ekipe što je moguće više približe ciljevima kako bi mogli tačno da upravljaju vatrom. Ponekad je bilo potrebno da se radiostanica ostavi na jednom mestu, a da se drugi osmatrač još više približi cilju, te da se komande ovog istaknutog osmatrača prenesu žičnom vezom, poljskim telefonom, do radiostanice.

U toku celog *D* dana vezisti su nastavili da proširuju svoje mreže. Sledećeg dana u podne jedna ekipa radista, jačine 12 ljudi, prebacila se na obalu u amfibiskim kamionima. Oni su sobom nosili pokretnu radiostanicu koja se sastojala od po jednog prijemnika i predajnika *(SCR—399)* jačine 300 vati (slična garnitura koja se nalazila na jednoj barci za iskrcavanje oruđa *LCM*, kre-

nula je bila ranije, ali je direktnim pogotkom potopljena). Zadatak ekipe sastojao se u tome da uspostavi takvu direktnu radiovezu između mostobrana i Plimauta koja ne bi bila upućena na postojeće taktičke veze.

Ova stanica proradila je u toku popodneva i često je bila prinuđena da za kraće vreme prekida rad usled dejstva neprijateljske artiljeriske vatre. Ali, to je bilo uvek samo privremeno. To je bila prva radiomreža u Normandiji u radu za vezu preko kanala Lamanša. Izveštaji i kratke vesti slati su sa ove stanice do Plimauta odakle su preko Londona prenošeni u Sjedinjene Države.

Za to vreme druge ekipe vezista radile su na podizanju i uspostavljanju svih ranijih žičnih linija u zahvatu Obalske komande. Nemci su u velikoj meri koristili podzemne linije, ali je većina tih linija bila prekinuta dejstvom bombi težine 250 kilograma bačenih iz niskoletećih *P*-47. Veličinu kvara ovih linija treba pripisati američkoj obaveštajnoj službi i tačnosti bombardovanja američkog vazduhoplovstva. Međutim, to je još više stvaralo posla linijašima službe veze koji su se kretali pod vatrom da bi kablove ponovo doveli u ispravnost.

Od obale, stručnjaci službe veze išli su tragom američkih tenkova pri njihovom probijanju kroz Francusku, neposredno iza pešadije, a ponekad i ispred nje. Telefonisti su često bili prinuđeni da koriste sve moguće načine kako bi održavali neprekidnost veze između boračkih delova s jedne i pozadinskih komandi i slagališta s druge strane.

Da bi se uštedelo u vremenu, žične linije su se često polagale po živim ogradama ili preko drveća. Na otvorenijem zemljištu podizale su se takozvane „brze viseće linije" i koristili mali stubovi od četvrtastih gredica za koje nije trebalo kopati velike rupe. Na nekim mestima linija je privremeno bila postavljena na obične motke ili na kočiće za podizanje šatora, pošto je brzina bila najvažnija stvar.

Potstaknuti važnošću svoga zadatka i stalnom potrebom za sve većom brzinom, linijaši su se često isticali suviše napred. Bilo je mnogo primera vanredne veštine, velike stručnosti i heroizma od strane ljudstva službe veze u Francuskoj, Belgiji, Luksemburgu i Nemačkoj. Jedan ratni fotograf iz sastava službe veze iskrcao se zajedno sa

jednim jurišnim bataljonom rendžera.[1]) Na obali ih je dočekala ubistvena vatra iz neprijateljskih mitraljeza. Videvši da mu je fotokamera uništena, on je zgrabio pušku iz ruku jednog mrtvog Nemca i uništio tri neprijateljska mitraljeska gnezda.

Nastupio je momenat kada žične veze nisu više bile u stanju da prate oklopne kolone uprkos efikasnosti i veštine kojom su vezisti podizali linije. Tako su se vezisti sada našli pred jednim novim problemom. Da bi se on savladao, obrazovan je sistem radiorelejnih stanica vrlo visoke frekvencije.

Na nekoliko meseci pre invazije, načelnik službe veze podneo je ministarstvu rata referat, opisujući situaciju koju on zamišlja da će naići u Francuskoj. Bila je izabrana jedna prostorija u Mejnu (jednoj od američkih saveznih republika) gde je teren bio neobično sličan zemljištu u Normandiji. Na tom delu obale, a obzirom na pretstojeću invaziju, razrađeni su u najvećoj tajnosti problemi veze visokofrekventnim radiorelejnim stanicama.

Princip visokofrekventnih radiorelejnih stanica sastoji se u tome što se svaka radiostanica usmerava prema sledećoj stanici kao kada se nišani puškom. Vezu je moguće održavati jedino ako nema uzvišenja ili kakvih drugih terenskih neravnina koje bi prekidale vizirnu liniju između antena. Za postavljanje svake stanice i njeno usmeravanje bilo je potrebno, otprilike, četiri časa.

Na osnovu eksperimenata u Mejnu i iskustava stečenih u Severnoj Africi, radiorelejni uređaji usavršeni su u tolikoj meri da su za Francusku bile izrađene četiri teleprinterske linije i tri radiotelefonske linije. Ovaj sistem radiorelejne mreže pokazao je neocenjivu korist u organizaciji veze pri brzom nadiranju kroz Francusku, bez obzira na činjenicu što je neprijatelj mogao da prisluškuje sva saopštenja koja su se prenosila ovim putem.

Prilikom iskrcavanja u Južnoj Francuskoj vezisti su se među prvim iskrcali. Prve desantne jedinice imale su u svom sastavu jedan bataljon za vezu koji je održavao vezu dok se invaziona snaga još nalazila na brodovima i tri čete za vezu koje su uspostavljale vezu po izvršenom iskrcavanju. Jedna četa foto i kinoreportera iz sastava

---

[1]) Rendžeri *(Rangers)* su posebne jedinice u armiji SAD za vršenje specijalnih zadataka. Odgovaraju komandosima u Britanskoj armiji. — Prim. prev.

službe veze takođe je uzela učešća prateći operacije francuskih i američkih jedinica od obale pa sve dok nisu krenule na sever ka Nemačkoj. Među ostalim delovima službe veze koji su se nalazili u sastavu jurišnih talasa bili su i: jedna slagališna četa službe veze, jedna remontna četa službe veze i tri remontne ekipe koje su pratile tri divizije u napadu. Slagališna četa službe veze čije je normalno mesto u pozadini, iskrcala se ranije no što bi trebalo i uzela je značajnog učešća u akciji. Pet ljudi iz ove čete iskrcalo se na jedan sat posle časa Č i probijajući se kroz jaku vatru neprijateljskih strelaca (snajpera), vratilo se na utvrđenu tačku prikupljanja sa trinaest zarobljenih Nemaca.

Ove jedinice službe veze koje su tada bile sastavni deo VI grupe armija, bile su malobrojne obzirom na takav zamašan poduhvat, ali taj nedostatak u pogledu brojne jačine oni su nadoknadili svojim iskustvom. To iskustvo, stečeno u toku mnogih meseci borbi u Severnoj Africi, Siciliji i Italiji, dobro im je poslužilo u toku operacija u Francuskoj.

Vezisti u sastavu jurišnih talasa obavljali su svoje zadatke pod dejstvom neprijateljske vatre postavljajući najvećom brzinom žične i bežične veze. Prve podignute veze bile su ubrzo proširene i razgranate u telefonske, telegrafske, teleprinterske i radiomreže koje su prekrile čitavo bojište.

Kada je otpočelo nastupanje trupa na sever, žične veze najpre su uspostavljene između slagališta na obali, armija i grupe armija i to koristeći popravljene postojeće francuske stalne vazdušne telefonsko-telegrafske linije. Linije su imale opšti pravac protezanja počev od obale pa kroz planinsko zemljište ka Grenoblu, Turu, Burgu i Bezansonu i dalje do operativnih štabova koji su se nalazili u pokretu. Sa francuskim organima pošta, telegrafa i telefona ugovorena je opravka podzemnog kabla koji vodi od Marselja, Liona i Dižona do Bezansona. Čim je on bio osposobljen, vazdušne linije su napuštene i pomoću njega se obavljao celokupan telefonski i telegrafski saobraćaj. Centrala u Dižonu povezivala je ovaj sistem sa telefonskim i telegrafskim vezama svih štabova u pozadini. Uspostavljena je i jedna pomoćna radiomreža koja je imala da bude rezervna veza za slučaj ma kakvog kvara u žičnoj mreži.

Pored ovih sredstava, Komanda južnog centra veze održavala je svoju sopstvenu kurirsku službu na motor-

nim vozilima i ona je svakodnevno imala vezu sa svim vojnim ustanovama u Južnoj Francuskoj. Na ovu glavnu osu kurirske veze nadovezivale su se i ostale kurirske linije koje su je dopunjavale. Jedna od njih spajala je Marselj sa Setom, Angulemom i Konjakom na zapadu. Druga, pak, išla je istočno od Tulona i Nice. Kurirska veza se isto tako održavala i železnicom i to od Marselja do Liona i Dižona, a Dižon je bio vezan sa Parizom i motornom i avionskom kurirskom vezom.

Sedam meseci posle *D* dana služba veze uspostavila je mrežu vojnih veza dotada neviđene razmere i razgranatosti. Nikada dotle nije bila uspostavljena takva jedna mreža za kraće vreme i pod težim uslovima.

Amerikanci najviše koriste telefone na svetu i na Kontinentu oni su zahtevali takvu telefonsku službu kakvu su imali kod svoje kuće. Oni su takvo shvatanje o telefonu preneli i preko okeana. Ponekad, oni su očekivali da će pri ulasku u neko selo koje je još pod neprijateljskom artiljeriskom vatrom zateći telefonsku vezu koja će biti isto tako savršena kao i u Americi. Služba veze se starala da ispuni njihova očekivanja.

Američka žična mreža obuhvatala je krajem 1944 godine približno 2.500 podzemnih kablovskih linija na dugim relacijama koje su nakon odgovarajućih opravki preuzete iz francuske mreže. Ukupno, tu je bilo 400.000 km običnih žičnih linija. Služba veze podigla je i 1.920 km linija na stubovima, upotrebivši za ovo 32.000 km bakarne žice, a popravila je i 5.280 km francuskih žičnih linija na stubovima.

Glavna severna osa veze koja je još u početku podignuta, bila je sistem poštanskih, telegrafskih i telefonskih kablova koji je spajao Šerbur sa Parizom kao i linije do Nansija i Meca. Ovaj sistem iznosio je ukupno 1.120 km. Druge linije bile su ponovo otvorene između svih mesta od vojnog značaja. Severni i južni sistem spajali su se u Dižonu.

Služba veze bila je nadležna i za preuzete žične veze razgranate železničke mreže. Na severu ovaj sistem spajao je Šerbur, Le Avr, Ren, Le Man i Orlean sa Parizom, a na severoistoku on se proširivao po meri napredovanja armija, vezujući se na taj način sa železničkim linijama koje su služile za snabdevanje u pravcu Dižona, Luksemburga, Ahena, Antverpena, Lila i Amijena. Pored toga, Komanda južne železničke mreže obuhvatala je i pruge

između Marselja i Dižona, koje su pre rata pretstavljale najbolji deo francuskog železničkog sistema.

Glavni centar američke vojne veze nalazio se u Parizu gde su centrale za gradski razgovor dnevno uspostavljale 25.000 spojeva. Pored toga, centrala za međugradske razgovore uspostavljala je svakih 24 časa 5.000 spojeva. Ovaj žični sistem bio je povezan sa 740 podzemnih kablovskih linija ukupne dužine 112.000 km.

U Severnoj Francuskoj i Belgiji Britanci su imali svoj zaseban sistem koji je preko nekoliko centrala bio u vezi sa američkim sistemom.

Sistem mreža službe veze širio se neprekidno. Kada je Pariz postao sedište Komande pozadine, obrazovan je centar veze koji je ubrzo obavljao takvu službu da je obimniju imalo samo ministarstvo rata u Vašingtonu. Taj centar veze nalazio se u jednom bivšem nemačkom blokhauzu sa zidovima od ojačanog betona debljine 3 m. Imao je 82 teleprinterske i radiotelegrafske linije i kroz njega je dnevno prolazilo prosečno 1.000 radiograma, odnosno telegrama, samo sa ministarstvom rata u Vašingtonu.

No, i pored toga što je ovaj centar primao, odnosno predavao, nedeljno više od 50.000 naređenja i izveštaja, njegov pun kapacitet time još nije bio dostignut. Oko 95% celokupne predaje i prijema vršeno je žičnim putem ili radioteleprinterima. Ostalih 5% predaje i prijema vršeno je pomoću ručnih ili kratkotalasnih radiostanica. Još obimniji saobraćaj obavljala je izveštajna služba, nezavisno od centra veze.

Da bi se dobila približna pretstava o obimu posla koji je ovaj centar veze obavljao, navodi se da je samo štab Komande pozadine u toku jednog dana obavljao saobraćaj čija sadržina iznosi preko 250.000 reči. Centar veze Komande pozadine služio je i kao glavna relejna stanica za celo ratište, te je svakih 24 časa primao i prenosio prosečno oko 7.500 naređenja i izveštaja, odnosno 1,750.000 reči. Dnevni utrošak telegrafske trake iznosio je 24—32 km.

Kanalima kojima su se upućivala naređenja i izveštaji, ministarstvu rata je preko radija dnevno slato prosečno 10 do 15 fotografija. Mnoge od tih slika objavljivane su u listovima i časopisima širom Sjedinjenih Država na svega nekoliko časova posle snimanja na frontu.

Žični teleprinteri i radioteleprinteri koji su spajali više od 107 glavnih štabova, slagališta, depoa i glavnih

železničkih stanica, sa centrom veze u Parizu omogućavali su efikasnu i brzu međusobnu vezu.

Ubrzo posle oslobođenja Pariza stigla je radiostanica jačine 40 kilovata. Ona je bila veoma moderna i podešena za jednovremen rad sa nekoliko frekvencija. Sa njom je došlo i potrebno ljudstvo za postavljanje i rukovanje. Uređaji su preneti iz Engleske u hiljadu sanduka i paketa. Dvadeset i pet dana posle njenog dolaska u Pariz, stanica je već predavala i primala radiograme preko Atlantika. Direktne veze sa ministarstvom rata, Londonom i mrežom američke službe veze širom celog sveta, omogućavale su centru veze u Parizu da opšti sa svim delovima sveta gde su se nalazile savezničke jedinice.

Druga važna vrsta veze bila je kurirska služba. Mada ta sredstva nisu tako brza za prenos pojedinačnih naređenja ili izveštaja kao teleprinterska ili radioveza, ona su bez takmaca ako je u pitanju uspešno otpremanje velikih količina službene pošte i materijala koji se na drugi način ne bi mogli predavati. Bez obzira na vremenske prilike i u džipovima isprskanim blatom, kuriri su prenosili milione izveštaja, službenih pisama, dokumenata i dijagrama.

Glavni pravci ove kurirske službe na motornim vozilima prekrivali su skoro celu Francusku i spajali Brest, Šerbur, Pariz, Ostende, Antverpen, Mastriht, Luksemburg, Nansi, Strasbur, Belfor, Dižon, Marselj, Nicu i Bordo.

Većina kurira na tim pravcima bili su u građanstvu šoferi kamiona i taksija. Neki od njih vozili su ranije vojne kamione na alkanskom[2]) drumu. Za odbranu svoje zapečaćene kurirske torbe, oni su bili naoružani mašinkama i pištoljima. U slučaju da nisu mogli da izbegnu zarobljavanje, oni su zapaljivom bombom uništavali poštu. Pored službene pošte, prenosili su na front ogroman broj svežnjeva glasačkih listića za vojnike, sekcije od velike važnosti za potrebe štaba grupe armija, ilustrovane časopise i dnevnu štampu.

Drugo sredstvo kurirske službe bio je avion koji je uspeo da postavi rekord održavajući svoju liniju po rasporedu letenja bez obzira na najraznovrsnije vremenske uslove, rekord koji će teško biti oboren. Vazdušna kurirska služba koristila je ljude najnižeg rasta iz kurirskih četa za sprovodnike na avionima. Između Pariza i Londona

---

[2]) Jedan od najopterećenijih autoputeva u Americi. — Prim. prev.

vršeno je, dnevno, sedam kurirskih letova, a postojala je i jedna brodska kurirska veza između Njuhavena i Dijepa na koju su se nastavljale kurirske linije na motornim vozilima do Pariza i Londona. Obimnost kurirske službe ogleda se iz sledećih podataka:

	Septembar 1944	Februar 1945
otpremljena službena pošta mesečno	707.361	1,268.263
kilometraža prevaljena na motornim vozilima	462.531	904.420
kilometraža prevaljena avionom	36.723	36.017

U sastav službe veze spadali su i zvanični ratni fotografi. Foto i kinooperateri službe veze snimali su sa svojim fotografskim aparatima i filmskim kamerama na hiljade fotografija i mnogo hiljada stopa filmske trake za dokumentaciju rata. Uzimajući snimke za aktuelnu dokumentaciju i istorisku namenu, zvanični fotografi obično su se nalazili tamo gde su borbe bile najjače.

Kino-služba armije ujedno je obrazovala i stanicu za mikrofilmovanje vojničkih pisama i za ovo je izvežbavala potrebno ljudstvo.[3]) Do kraja 19 januara preko ovih stanica prošlo je više od 9,000.000 pisama kako na putu za front, tako i sa fronta u Ameriku.

Da bi služba veze mogla da obavi sve svoje mnogobrojne zadatke, morala je da raspolaže odgovarajućim sredstvima za vezu. Približno 200.000 tona žice i drugog materijala za potrebe službe veze prebačeno je preko otvorene obale i osposobljenih francuskih luka. Nedeljno je iskrcavano oko 6.000 tona materijala koji se sastojao od 31.000 raznih predmeta.

Potrebe službe veze pretstavljale su samo 2,5% ukupnih potreba svih službi, ali poslovi oko pribavljanja toga materijala i njegove isporuke u potrebnim količinama iziskivali su pažljivo i dalekovido planiranje.

Služba veze starala se o snabdevanju, posluživanju i održavanju radiostanica, radioteleprintera, telefona, telegrafa, radara minoistraživača, filmskih kamera i fotografskih aparata, golubova i meteorološke opreme. Neki

---

[3]) Da ne bi hiljade i hiljade tona pisama i karata sa fronta i knjiga, časopisa i novina za front opterećivalo brodski prostor potreban za ratni napor, uvedeno je mikrofilmovanje. To je dobilo naziv *V-mail,* jer je to pretstavljalo žrtvu pojedinaca za pobedu. — Prim. red.

od predmeta opreme jedva da su prošli kroz eksperimentalnu fazu, a već su se pokazali toliko korisni da su ih jedinice odmah počele da koriste.

Obimna upotreba mnoštva raznovrsnih tehničkih aparata, koji su se stalno usavršavali, imala je za posledicu veoma komplikovan sistem snabdevanja i održavanja materijala. Kroz sve faze operacija na Kontinentu, Uprava službe veze morala je da vrši neposrednu kontrolu nad tim poslovima. U cilju održavanja neprekidnosti veze za vreme uvođenja nekih novih sprava i u toku usavršavanja postojećih aparata, organizovan je jedan tehnički štab za konsultaciju *(Technical Staff Consulting agency).* Ovaj štab je brojao preko pedeset oficira i civilnih tehničara koji su stalno obilazili sve armije da bi davali specijalna tehnička uputstva.

Kada je neki novi uređaj, kao što su to, naprimer, visokofrekventne radiorelejne stanice, bio usavršen do te mere da je mogao da se stavi jedinicama na raspoloženje, tehnički stručnjaci su osnivali zasebne škole i održavali kurseve na frontu i u posebnim centrima za obuku. Cilj ovih škola i kurseva bio je da se osposobe poslužioci za rukovanje novim priborom i za njegovo održavanje. Često se moglo ustanoviti da su žalbe u vezi izrade raznovrsnih uređaja za vezu bile posledica nepravilnog rukovanja. Međutim, ukoliko bi se pronašle greške u samoj konstrukciji, odmah su bile preduzete odgovarajuće mere za njihovo uklanjanje.

Za sve vreme operacija na Kontinentu, od samog početka pa sve do završetka, služba veze raspolagala je veoma razgranatom obaveštajnom i kontraobaveštajnom mrežom koja je imala zadatak da osigura tajnost sopstvenih obaveštenja i iskoristi rezultate prisluškivanja neprijateljskih razgovora i emisija. Poseban ogranak službe veze bavio se praćenjem i analizom tih razgovora i emisija. Uhvaćeni izveštaji i radio-emisije su procenjivani i ako se utvrdilo da su od koristi, dostavljani su komandama armija na upotrebu i to preko redovnih obaveštajnih kanala.

9

SNABDEVANJE HRANOM, TEČNIM GORIVOM I ODEĆOM

Američki sistem snabdevanja bio je tako organizovan da su se dve najvažnije potrebe modernog rata — hrana i municija — mogle jednovremeno doturiti na svako mesto i u potrebnoj količini.

Ističući geslo „topove ili puter" Nemci su, ustvari, samim tim priznali nestabilnost svoje vojno-ekonomske strukture. Sjedinjene Države, međutim, dokazale su da se može savladati i ekonomska i vojna strana rata time što su svojim armijama istovremeno isporučivale pune količine i topova i hrane.

Dotur tolikih količina bio je često veoma opasan poduhvat za pozadinske jedinice koje su svoju dužnost vršile neprekidno i sa nepokolebljivom istrajnošću. Da navedemo samo kao primer pozadinsku ustanovu na koju je 1 bataljon 506 padobranskog puka pešadije naišao odmah iza *D* dana. Prvog dana posle izvršenog iskrcavanja bataljon je sebi pod borbom prokrčio put do jedne raskrsnice drumova pred Sen Kom di Monom na putu za Karantan. U to vreme to je pretstavljalo najistaknutiju tačku dokle su američki delovi doprli. Bataljon je bio nekoliko puta napadan i pretrpeo je teške gubitke.

Baš u trenutku kada je jedan od tenkova koji su podržavali bataljon, izbio na raskrsnicu, on je bio pogođen nemačkim raketnim zrnom i uništen. Nekoliko ljudi njegove posade poginulo je i tenk je ostao nekoliko dana na ovom mestu koje je postalo poznato pod imenom „kutak mrtvog čoveka". Zbog ovog izgubljenog tenka, a i zbog toga što se uvidelo da je bataljon suviše istaknut ispred ostalih jedinica, rešeno je da se on povuče.

Međutim, povlačenje je prekinuto, jer se na putu, neposredno pred neprijateljem, pojavio konvoj od osam

američkih snabdevačkih kamiona. Ovaj konvoj prošao je kroz sam Sen Kom koji se nalazio u rukama neprijatelja i nastavio je put u pravcu Karantana. Na taj način ovih osam snabdevačkih kamiona bili su kao neka prethodnica američkog nastupanja. Padobranci su imali muku da nagovore snabdevački konvoj da se vrati sa njima i bude pod njihovom zaštitom.

Taj duh preziranja opasnosti omogućio je snabdevačkim organima da postignu značajne uspehe za vreme nemačke protivofanzive, koja je poznata pod imenom „Bitka oko džepa“. Za vreme kulminacije ove bitke, decembra 1944 godine, šofer jednog kamiona od 5 tona iz sastava 3.010 pekarske čete na svojoj svakodnevnoj vožnji do jednog slagališta primetio je da nemački avioni većim delom dana tuku jedno selo. Došavši do tog sela, šofer je sišao sa svoga sedišta i posle kratkog čekanja oborio je jedan Meseršmit iz mitraljeza. Ponovo je napunio mitraljez i krenuo dalje da preda hleb koji je vozio. Uprkos žestine nemačkog napada, snabdevačke jedinice uspele su da održavaju neprekidnost dotura u tolikoj meri da je manje od 20% jedinica iz sastava Prve armije za vreme krize koja je trajala dvadeset dana, bilo prinuđeno da upotrebljava rezervnu hranu.

Održavanje raznovrsnosti i potpunosti u ishrani američkih vojnika smatrano je jedno vreme kao neka svetinja. Ovo se vrlo povoljno odrazilo na zdravlje i moral trupa. Za jedan kraći period vremena svakako da ne bi bilo od osobite važnosti da se ljudi moraju hraniti po naučno utvrđenim tablicama. Međutim, ako je u pitanju rat koji traje mesecima i godinama, pravilna ishrana je od osobitog značaja. Pomenućemo samo to da takav način ishrane doprinosi da se zubi vojnika očuvaju u dobrom stanju.

Sledovanje hrane američkih snaga na Evropskom ratištu bilo je, po svome sastavu, najraznovrsnije sledovanje koje je ikada do današnjeg dana neka vojska primala. Britansko sledovanje, prema podacima objavljenim od strane britanskog ministarstva rata, bilo je, u izvesnoj meri slično američkom sledovanju, ali su postojale i značajne razlike što se može videti iz niže izloženih uporednih podataka američke, britanske i nemačke tablice sledovanja. U vezi toga treba primetiti da su Britanci svojim šefovima menaža dozvoljavali još i

dnevni izdatak od 2,5 penija (5 centa[1]) po glavi radi kupovanja hrane na samom terenu kao dopunu predviđenom sledovanju.

Nemci su u svojoj armiji, kao uostalom i u svojoj civilnoj organizaciji, imali detaljno razrađenu hijerarhiju u pogledu ishrane. Raznim grupama pripadale su veoma različite količine hrane. Samo u okviru vojske bilo je najmanje osam raznih grupa. Među povlašćenim grupama bile su jedinice koje su sarađivale sa podmorničkim sastavima na francuskoj obali. Niže navedeno nemačko sledovanje je baš za te jedinice (po iskazu jednog oficira koji je zarobljen u Brestu). Prema tome, to je sledovanje jedne povlašćene grupe i ne treba ga smatrati kao normalno.

Alkohol nije predviđen ni u jednoj od ovih tablica sledovanja. Rubrika „piće" odnosi se kod svih navedenih armija jedino na aromatične artikle kao što su sirova kafa ili čaj.

Vrsta hrane (u uncama[2]):

	Amerikanci	Britanci	Nemci
Meso (bez kosti)	12,15	7,93	7,50
Jaja (u prahu)	0,60	0,00	0,60
Mlečni proizvodi (kao naprimer, kondenzovano mleko) . .	8,50	3,57	3,50
Puter	1,16	1,50	1,00
Druge masnoće	0,75	0,29	0,30
Zrnasta hrana	11,50	13,90	12,00
Sušeno povrće	1,41	0,86	1,00
Šećer	5,30	3,00	4,00
Povrće (lisnato, zeleno i žuto) .	6,50	4,00	5,00
Drugo povrće	4,00	0,00	1,00
Paradajz i citrusno voće . . .	5,00	0,00	0,00
Krompir	11,00	20,00	25,00
Sušeno voće	0,70	0,86	1,50
Sveže voće	5,00	0,00	0,00
Pića	1,68	0,50	2,50
Razno	2,30	[3])	1,25
Ukupno (u uncama)	77,43	56,41	66,15
Ukupno (u funtama[4])	4,65	3,65	4,13

Prvog marta 1945 na Evropskom ratištu, a na samom Kontinentu, postojalo je 66 intendantskih slagališta i de-

1) Otprilike 15 dinara. — Prim. prev.
2) Jedna unca — 28 grama. — Prim. prev.
3) 2,5 penija za kupovinu hrane na terenu. — Prim. prev.
4) Jedna funta — 453 grama .

Najbolje hranjena vojska

u uncama dnevno

Vrsta	Amerika	Britanija	Nemačka
Meso	12 unci	7,93 unci	7,5 unci
Mlečna hrana	10	5	5,75
Citrusno voće	5	0	0
Krompir	11	20	25
Razni drugi prehranbeni artikli	36,4	25,5**	27,83
Ukupno u funtama	4,65	3,65	4,13***

** Britanci su odobravali još 5 centi (15 dinara) dnevno za kupovinu lokalnih proizvoda

*** Podaci dobiveni na osnovu ispitivanja jednog nemačkog oficira u bolnici — Oni ne pretstavljaju normalno nemačko sledovanje.

poa. U taj broj nisu uračunata stovarišta za benzin, naftu i maziva kojih je bilo 65. Nepokrivena slagališta zapremala su površinu od 2,121.842 m^2, a pokriveni magacinski prostor imao je površinu od 585.951 m^2.

Sveukupan zadatak snabdevačke službe bio je ustvari zadatak domaćinstva. Ona je hranila i odevala vojnika. Ona mu je dala šator tamo gde nije bilo krova nad glavom. Ona se starala o pranju njegovog rublja i posteljine i vršila je opravku njegove odeće i opreme.

Pozadinske službe, pored toga, vršile su i raspodelu naftinih proizvoda i drugih goriva potrebnih za kretanje i ishranu armije. Najzad, njen je zadatak bio da sahranjuje mrtve i održava groblja. Do 10 marta 1945 godine ona je, na Evropskom ratištu, sahranila 95.618 američkih vojnika. Od gore navedenog broja utvrđen je identitet svih poginulih izuzev 1,81%.

Za vreme od *D* dana do 31 marta 1945 godine izvršeno je pranje i opravka 44,000.000 komada rublja i delova odeće. Prikupljanjem 43.357 tona otpadaka ušteđena je državi suma od 163,481.495 dolara. U toku jedne jedine nedelje, 1944 godine, za vreme izvršenja priprema za prezimljavanje, pozadinska služba prebacila je iz Normandije na front 6.500 tona ćebadi, šinjela, filcane obuće, rublja i čarapa. Od ove količine 41% bilo je transportovano vazdušnim putem.

Artikal koji je u najvećoj količini bio izdan vojnicima bile su čarape. Svaki vojnik koji je došao na Evropsko ratište doneo je sa sobom prosečno šest pari čarapa, a sem toga od *D* dana do 22 februara 1945 godine snabdevačka služba izdala je 31,466.277 pari.

Da bi mogla da vrši svoje mnogobrojne i složene zadatke, snabdevačka služba imala je u svome sastavu, na dan 1 aprila 1945 godine, ukupno 119.793 oficira i vojnika, 41.227 britanskih i francuskih građanskih lica i 71.732 ratna zarobljenika.

10

VATRENA MOĆ I POKRETLJIVOST

Američka vojska na Evropskom ratištu pretstavljala je kombinaciju vatrene moći, pokretljivosti i oklopne snage kakva nikad dotada nije viđena u ratovodstvu. Ona je imala više od pola miliona vozila za transportovanje ljudstva i potreba snabdevanja, 80.000 tenkova, samohodnih protivtenkovskih oruđa, oklopnih vozila i poluguseničara, koji su prethodnicama pet američkih armija davali potrebnu snagu; 3,375.000 komada ručnog lakog naoružanja i automatskog oružja; 50.000 artiljeriskih oruđa i na milione artiljeriske municije.

Ovu ogromnu količinu materijala koju je proizvodila američka industrija u saradnji sa artiljeriskotehničkom službom, preuzimala je ta služba za potrebe američkog vojnika i ona se starala o održavanju toga materijala.

U toku šest meseci od *D* dana prebačeno je u Francusku deset puta više municije nego što je američka armija ukupno utrošila u Prvom svetskom ratu. U pogledu motornih vozila razlika je bila još upadljivija. Na kraju rata 1918 godine Američki ekspedicioni korpus raspolagao je sa 62.819 motornih vozila zajedno sa motociklima. Do dana pobede, 8 maja 1945 godine, artiljeriskotehnička služba snabdela je američke armije koje su bile prodrle u Nemačku sa zapada, sa više od 700.000 vozila.

Težina, pak, vozila američke armije u Severozapadnoj Evropi bila je aprila 1945 godine 58 puta veća nego 1918 godine.

U Drugom svetskom ratu artiljeriskotehnička služba imala je velikog udela u svim onim borbenim uspesima koji su se hiljadama puta ponavljali duž celog puta od Normandije do Berlina, što se ogleda u ovome:

— pešaci naoružani puškama i pištoljima M-1 i *BAR*-ovima, bazukama, mitraljezima i bacačima, krčili su sebi put kroz sela gde ih je neprijatelj vrebao iz zasede, gurajući napred ka cilju uprkos ubistvene vatre i snažnih protivnapada neprijatelja;

— tenkiste, pipajući svojim tenkovima da bi pronašli slabo mesto u neprijateljskom rasporedu, pa da izvrše proboj svojim „Šermanima M-4" i „Helketima M-18"; potom da neprejatelja otseku iz pozadine i da pripreme uništenje njegovih opkoljenih snaga;

— artiljerci, sa svojim oruđima 105 mm i dugačkim topovima „Dugački Tom" zajedno sa džinovskim haubicama 240 mm, sistematski su razarali svaki ugao Sigfridove linije, mnogohvaljene „odbrane po dubini" ili tukući važne ciljeve 30 km ispred sebe;

— avijatičari, saradnici suvozemnih snaga u rušenju sipali su vatru po dubini i širini neprijateljskog fronta, nad njegovim komunikacijama i pozadinom;

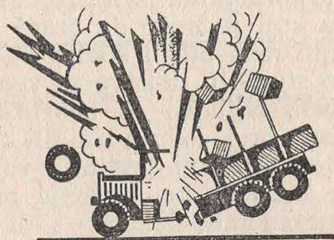
— i beskrajne linije snabdevanja na kojima teče saobraćaj, danju i noću, podržavane brzim opravkama ili zamenom svakog onesposobljenog vozila na putu; traktori, kamioni i prikolice za svaku vrstu tereta, nosivosti počev od ¼ tone pa do 40 tona.

Za Nemce je ovaj rat na kraju postao blickrig bumerang[1]). Godine 1939 čopori tenkova krenuli su na istok i upali u Poljsku. Otpor koji se, uglavnom, oslanjao na hrabrost ljudi i brze konje brzo je bio savladan. Pet i po godina kasnije, američka samohodna artiljerija, tenkovi i motorizovana pešadija, krenuli su se u istom smeru, ali ovog puta preko Nemačke, nadirući od Rajne ka Elbi. Oni su ovaj put prevalili za dvadeset dana, prestižući, opkoljavajući i uništavajući ostatke nemačkog Vermahta sa zapadnog fronta.

Pokretljivost nemačkih armija svedena je na brzinu kretanja običnog pešaka, pa čak i čoveka koji ramlje. A što se tiče njihove vatrene moći, ona je uskoro mogla da se meri samo još po broju pancerfausta koji su se jedva sakupili za odbranu pojedinih drumskih prepreka.

---

[1]) Bumerang je australiska naprava za lov koju koriste urođenici i koja se vraća na mesto odakle je bačena. Prenosno ova reč označava i poduhvat koji se završava tamo gde je i počeo. — Prim. prev.



Tonaža motornih vozila izgubljenih 1944 bila je tri puta veća od ukupne tonaže kojom smo raspolagali 1918 godine

Tonaže motornih vozila

Imali smo:	Izgubili smo:	Imali smo:
1918	1944	1944
68.334 tone	229.842 tone	1,991.612 tona

„Gde su vaše trupe koje idu peške?“, pitali su mnogi zarobljeni Nemci. Istočno od Rajne broj nemačkih zarobljenika povećavao se u toku aprila 1945 godine svakog dana od hiljada na desetine hiljada. Mnogi od ovih zarobljenika prošli su kroz čitavu Evropu kao pobednici da bi se na kraju našli u furgonima iz Detroita koji su ih brzo odvlačili sa fronta koji je imao da brani njihovu otadžbinu. Mnogi od njih nisu bili u stanju da to shvate.

Folksšturm je stupio u dejstvo sa veoma sumnjivim izgledima na uspeh. Njihovo je naoružanje bila nova puška čiji su troškovi proizvodnje iznosili otprilike tri dolara. To je bilo verovatno najjevtinije vojničko vatreno oružje u današnje doba — kombinacija presovanog materijala i grubo izrađenih delova — ali koje je ipak gađalo i moglo da ubije. Nasuprot tome, američka pešadija imala je M-1, najskupoceniju i najbolju pušku koja je u ratu upotrebljavana.

U dimu (i pozadi njega, u plamenu, velikim eksplozijama i raskomadanom čeliku) se sastojala povest artiljeriskotehničke službe.

Ta istorija počinje zapravo sa neumornim istraživačkim radom u laboratorijama i na probnim poligonima Amerike. Svaki nov izum podvrgnut je bezbrojnim ispitivanjima. Svako novo oružje, vozilo ili ma koji drugi deo opreme, ispitivani su zatim pod borbenim uslovima. Razmišljalo se o daljim mogućnostima usavršavanja, a potrebne izmene vršene su na kasnijim modelima. U isto vreme preduzimane su mere za prelazak na masovnu proizvodnju.

U toku 1941 godine Uprava artiljeriskotehničke službe započela je sa dalekosežnim eksperimentima na bacaču raketnih zrna, iz čega se izrodila bazuka. Američka bazuka bila je prvo oružje te vrste koje je upotrebljavano u ovome ratu. Zamišljena prvobitno kao protivtenkovsko oružje, bazuka se u prednjim linijama koristila za dejstvo protiv mitraljeskih gnezda, bunkera pa čak i protiv jače utvrđenih objekata. Za posluživanje bazuke potrebna su svega dva čoveka — punilac i nišandžija. Ona nije mnogo teža od obične puške pa se stoga može svuda nositi. Nemci su se strašno plašili ovoga oružja i često su ga izjednačavali sa pratećom artiljerijom.

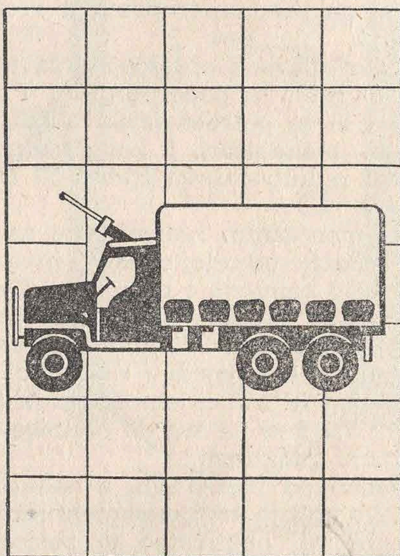
Za vreme savezničkih operacija u Severnoj Africi, na Siciliji i u Italiji, stečene su korisne pouke iz oblasti tehnologije naoružanja za primenu u Evropi. Ove su pouke

Tonaža
motornih vozila na Evropskom ratištu

I svetski rat
do 11 novembra 1918

II svetski rat
do 30 aprila 1945

710.650 vozila



To znači da je odnos u tonaži bio

58:1

80.395 vozila



težina: 68.334 tona

Od ovoga 17.577 otpadalo je na bicikle a 13.784 na motocikle

3,964.924 tona težina

sprovedene u smislu usavršavanja postojećih tipova i u nova oružja, koja su se proizvodila količinski i vremenski prema potrebama za invaziju u Francusku.

Na listi oružja, na čijoj se proizvodnji nije počelo sve do posle Perl Harbura, nalazili su se između ostalih značajnijih predmeta naoružanja, brzi samohodni protivtenkovski topovi 76 i 90 mm, teška artiljerija sa oruđima kao što su top 200 i haubica 240 mm, kao i transporter za tenkove M-25 nosivosti 40 tona. I zaista, po ulasku Amerike u rat, 75% od 1.200 glavnih predmeta iz oblasti naoružanja bilo je novokonstruisano ili bitno izmenjeno.

Tokom nekoliko meseci pre *D* dana, artiljeriskotehnička služba opremila je svaku boračku jedinicu po njenom prelasku preko okeana, čuvajući i održavajući sav ostali materijal koji nije spadao u lično naoružanje, da bi i njega predala trupama u vreme užurbanih vežbi za invaziju.

Naoružanje i oprema održavani su stalno na savremenoj visini, sa poboljšanjima i izmenama u nacrtima, kadgod bi to potreba iziskivala. U jednoj radionici topioničari, mehaničari i kovači uspeli su da za vreme od 166.000 radnih časova izvrše 53 razne izmene na 1.000 tenkova.

U montažnim radionicama za sklapanje vozila, koje su se nalazile po celoj osnovici invazionih snaga, montirano je 150.000 kamiona i prikolica. Ceo proces rada bio je organizovan po sistemu koji se inače primenjuje u masovnoj produkciji. Prilikom priprema za izvršenje napada na obalu svaki pojedini motor bio je detaljno ispitan, popravljen ili zamenjen. Svako oružje, počev od karabina kalibra 7,5 mm pa sve do haubice 240 mm pregledano je i ispitano gađanjem.

Jedan od poslednjih, a istovremeno i najznačajnijih zadataka koji je artiljeriskotehnička služba imala da izvrši u Engleskoj, obuhvatao je poslove užurbanog rada na ostvarenju nepromočivosti. Ovi poslovi imali su za cilj da svako vozilo i svaki deo naoružanja u trenutku iskrcavanja na otvorenu obalu budu sposobni za dejstvo. Tehnika nepromočivosti usavršavana je i proveravana u Engleskoj u toku više meseci. Zatim su bile obezbeđene dovoljne količine od 15 raznih hemiskih sastojaka koji su bili potrebni za dobijanje smese koja ne propušta vodu. Jedan od tih sastojaka bio je novi azbestni nepromočivi sastojak koji su izradili britanski proizvođači.

Ako bi u Drugom svetskom ratu svi američki bombarderi na Evropskom ratištu istovremeno izbacili maksimalan tovar bombi, to bi iznosilo ukupno

14,776

tona

U Prvom svetskom ratu težina izbačenih bombi iznosila je



31



tonu

Transportna služba prenosila je bombe iz Amerike do slagališta vazduhoplovstva, a često i izvan njih.

Poslednja faza rada u pripremanju nepromočivosti bila je primena ovoga sredstva na hiljade vozila predviđenih da se iskrcaju na normandisku obalu snagom sopstvenog motora, kroz vodu i pod dejstvom neprijateljske vatre. Jedna jedina greška organa artiljeriskotehničke službe u njihovom radu na stvaranju nepromočivosti mogla je da prouzrokuje neuspeh cele operacije. Da bi se to izbeglo, posebni pregledači iz sastava artiljeriskotehničke službe izvršili su, na nekoliko časova pre pokreta, pregled celokupnog naoružanja na zborištima luka u Engleskoj.

D dana naoružanje koje se nalazilo u rukama američkih snaga sa uspehom je položilo ispit. Na svakog vojnika koji je učestvovao u invaziji dolazilo je po 750 kg naoružanja u vidu oruđa, municije, oklopa i vozila. Ova se početna količina u toku daljih operacija povećavala sa po 17,5 kg nedeljno.

Hiljade vojnika-mehaničara iz sastava artiljeriskotehničke službe krenulo je u Francusku na dan iskrcavanja. Krajem meseca bilo je skoro 35.000 ovih ljudi koji su sa obale potpomagali rad.

Mnogi od njih dolazili su iz Engleske gde su radili u velikim depoima u Aščerču, Vorminsteru, Tidverdu kao i u drugim centrima artiljeriskotehničke službe. Kasnije, još ih je mnogo došlo pravo iz Amerike, a do aprila 1945 godine bilo je na Evropskom ratištu ukupno više od 150.000 ljudi artiljeriskotehničke službe. Od ovog broja nešto više od polovine nalazilo se na vojišnoj prostoriji, a ostali su radili u 121 ustanovi i odeljcima artiljeriskotehničke službe u pozadini. Tu su spadale montažne radionice, radionice za opravku, centri za prikupljanje otpadaka i starog gvožđa i razni depoi artiljeriskotehničke službe.

Nadležnost artiljeriskotehničke službe prostirala se na sve ono „što vozi, gađa, što se izbacuje gađanjem i što se baca iz vazduha". Potpuna lista predmeta artiljeriskotehničkog materijala sadrži 350.000 raznih predmeta naoružanja, počev od opruga za časovnike i udarnih igala, pa do haubica težine 20 tona i tenkova od 40 tona.

Problem artiljeriskotehničke službe sastojao se iz četiri komponente. Sve one zajedno imale su za cilj da na bojištu stvore vatrenu nadmoćnost i pokretljivost.

Na prvo mesto je dolazilo osnovno snabdevanje oružjem i opremom novih jedinica po njihovom dolasku na

ratište. Normalno, to se vršilo na pozadnjim prostorijama gde je ljudstvo artiljeriskotehničke službe moglo izdavati iz velikih slagališnih zaliha bilo koji od 120.000 raznih predmeta oružja i opreme koji pretstavljaju inventar ovakvih slagališta.

Ponekad su nove jedinice bile opremljene tek pošto su ušle u sastav armije kojoj su dodeljene. 16 decembra 1944 godine, ušao je u sastav Prve američke armije jedan tenkovski bataljon, a da mu prethodno nije bilo izdato nikakvo naoružanje i oprema. Tako je bio upućen na bojište u blizinu glavne armiske baze za snabdevanje artiljeriskotehničkim potrebama, koja je u to vreme bila ugrožena prodorom nemačkih snaga koje su vršile protivnapad. Neposrednu odbranu ovog slagališta izvelo je njegovo ljudstvo, koje je bilo naoružano puškama, tenkovima i bazukama iz slagališta, a jednovremeno je vršena evakuacija oko 7.000 tona potreba na prostoriju severno od Meze u Belgiji.

Za vreme tog kritičnog perioda, kada se između neprijatelja koji je nastupao i njihovog slagališta nisu nalazile nikakve američke snage, oni su nastavili sa izdavanjem i ubrzo je novopristigli tenkovski bataljon bio snabdeven punim brojem tenkova i ratne opreme. Posle toga, ljudstvo artiljeriskotehničke službe i tenkisti zajedno držali su ovaj sektor punih 36 časova dok nisu pristigle rezerve boračkih delova.

Izdavanje opreme po artiljeriskotehničkoj grani nije bila samo prosta stvar primopredaje gotovog pripremljenog materijala i krupnih predmeta. Tenkovi su, naprimer, primani iz fabrike sa oko 500 raznih delova pribora. Tu je ulazilo lako naoružanje, radio, alat, nišanske sprave i ostalo, upakovano u sanduke. Svi su predmeti bili upakovani u nepromočivi omot, a mnogi su bili i prevučeni sastavom koji ne dozvoljava rđanje. Deo posla artiljeriskotehničke službe pri pripremanju jednog tenka za izdavanje sastojao se u njegovom raspakivanju, čišćenju, proveravanju i nameštanju svih pomoćnih delova, a i u ispitivanju i regulisanju motora i ostalih mehaničkih sastavnih delova. Pre nego što bi tenk izašao iz artiljeriskotehničkog depoa morao je biti potpuno snabdeven i rezervnom hranom i municijom. Pripremanje jednog tenka M-4 za izdavanje zahtevalo je otprilike pedeset radnih časova. Preko 12.000 takvih tenkova izdato je na Evropskom ratištu.

7 48,000.000 tona

Drugi deo snabdevanja artiljeriskotehničkim potrebama sastojao se u popuni gubitaka ove opreme nastale u borbi. Bilo je uvek potrebno da se ima po neki kamion, tenk ili top potpuno ispravan da bi se mogla da izvrši hitna popuna nekog od njih, ako bi njihovo oštećenje bilo takvo da se ne mogu popraviti, ili za slučaj da korisnik ne može da čeka izvršenje opravke.

Decembar 1944 godine bio je mesec kada su zahtevi koji su se stavljali artiljeriskotehničkoj službi za popunom gubitaka u naoružanju dostigli svoj vrhunac zbog velikih gubitaka pretrpljenih u borbi. Tada su Nemci bacili dve oklopne armije na sektor Ardena u Belgiji da bi zatim nastavili sa ofanzivom u pravcu Strazbura. Decembarski gubici glavnih predmeta u naoružanju iznosili su: 22.259 pušaka i drugog lakog naoružanja; 7.012 minobacača i mitraljeza; 782 artiljeriska oruđa (obična i samohodna); 13.820 dogleda, kompasa i satova; 10.478 kamiona i prikolica i 1.349 tenkova, oklopnih vozila i poluguseničara.

Popuna gubitaka bila je stalan posao artiljeriskotehničke službe kadgod je neki deo opreme po njenoj grani bio u upotrebi i nije bio ograničen samo na oštećeni materijal u borbi. Tako, naprimer, dužnost artiljeriskotehničke službe bila je i da održava vozila koja su se upotrebljavala za „crvenu loptu“ i za druge kružne kamionske pruge u neprekidnom radu, uprkos neizbežnih lomljenja i kvarova. Organi artiljeriskotehničke službe patrolirali su stotinama milja po drumovima gde su saobraćali kamionski ekspresi velike brzine. Tu bi oni nailazili na zaustavljena vozila u kvaru, ukazivali pomoć šoferima i vršili opravke oštećenih delova. Ako neko vozilo nije moglo da se opravi u roku od pet časova, artiljeriskotehnička služba postarala se za njegovu zamenu na licu mesta, tako da je tovar municije, hrane ili drugog materijala mogao bez zastoja da se uputi na front.

Treći zadatak artiljeriskotehničke službe, tesno vezan sa poslom na zameni materijala, sastojao se u snabdevanju rezervnim delovima i materijalom potrebnim za vršenje opravki. Na taj način mehaničari iz sastava artiljeriskotehničke službe bili su u mogućnosti da vrše vanradioničke opravke počev od bataljona i četa za manje opravke na frontu pa sve do najvećih radionica baza pozadine. Zahvaljujući tim opravkama oštećeni materijal ponovo je bio osposobljen za upotrebu. Izvršiti opravku

nekog tenka, oruđa ili vozila na terenu značilo je uštedu jednog novog tenka, oruđa ili vozila koji bi morali da dođu na mesto oštećenih.

Obimnost ovoga zadatka bila je ogromna. Mesečne potrebe sačinjavalo je, između ostalog, 70.000 svećica za automobile, 50.000 kompleta električnih razvodnika za paljenje motora i 100.000 udarnih igala za oruđa. Cevi topova 155 mm „Dugački Tom" morale su da se menjaju posle svakih 2.250 izbačenih zrna. Kod haubice pak, kalibra 200 mm, život cevi bio je nešto duži. Težina cevi kod ova dva oruđa iznosila je oko pet tona. Skoro svakog meseca za celo vreme rata, artiljeriskotehnička služba imala je zadatak da dobavlja i namešta nove cevi na nekoliko hiljada ovakvih oruđa.

Broj pojedinačnih predmeta i delova bio je neobično velik. Puška M—1, kalibra 7,5 mm, sastojala se od 85 raznih delova, a kamion od 2½ tone imao je 3.800 delova.

I zaista, bilo je potrebno stotine hiljada delova uprkos toga što je konstruktivni odeljak artiljeriskotehničke službe više no prepolovio broj potrebnih delova time što ih je načinio zajedničkim za više predmeta. Preko 50% delova većine grupa materijala iz artiljeriskotehničke grane moglo je jednovremeno da posluži kod dva ili više glavnijih predmeta naoružanja ili opreme.

Krajem aprila 1945 godine rezervni delovi i snabdevanje po artiljeriskotehničkoj grani, a to je bitna stvar za održavanje materijala, dostigli su do kraja aprila 1945 godine na Evropskom ratištu ukupnu težinu od 500.000 tona.

Četvrti problem snabdevanja potrebama po artiljeriskotehničkoj grani bila je municija na koju je otpadao najveći deo gornje tonaže. Municija je obuhvatala sve, počev od miliona puščanih i karabinskih metaka pa do avionskih bombi koje su služile za rušenje čitavih blokova kuća.

Kada su borbe dostigle svoj vrhunac, svaka armija trošila je dnevno oko 2.000 tona municije. Za vreme napada na Mec, samo jedan korpus trošio je u toku deset dana više od 1.000 tona municije dnevno. U drugoj jednoj akciji artiljerci jednog diviziona poljske artiljerije 105 mm izbacili su za dva dana 7.043 zrna, što znači prosečno po jedno zrno na svakih dvadeset i pet sekundi.

Artiljeriskotehnička služba rukovala je sa više od trista osnovnih tipova i veličine raznorazne municije.

U taj broj ulazilo je i mnoštvo različitih sastavnih delova za pojedine vrste zrna, upaljača i punjenja. Organi te službe imali su da vrše tačne proračune kako bi obezbedili uredno snabdevanje odgovarajućim vrstama potreba svakog mesta duž fronta.

Na bojištu pokretne artiljeriskotehničke radionice raspolagale su mogućnostima za sve vrste opravki izuzev generalnih opravki. Neke su radionice bile opremljene za vršenje samo specijalnih opravki i to na ograničenoj vrsti materijala kao: za protivavionsku artiljeriju, borna kola ili za teretne kamione. U slučaju potrebe one su pozivane da izvrše bilo kakvu potrebnu popravku radi što bržeg njihovog osposobljavanja.

U toku jednog jedinog meseca, februara 1945 godine, ljudstvo artiljeriskotehničke službe Treće američke armije opravilo je i ponovo osposobilo za dejstvo 9.000 džipova,[2]) 2.500 bornih kola, 20.000 komada lakog naoružanja, 1.800 artiljeriskih oruđa i 4.000 instrumenata artiljeriskotehničke grane.

Ovakav uspeh u radu postignut je jedino zahvaljujući spremi i dovitljivosti osoblja koje je vršilo opravke, a koje su potpomagale hiljade ljudi artiljeriskotehničke službe razmešteni unazad ka pozadini. Ovi su unapred neprekidno slali čitavo more rezervnih delova, ponovo osposobljene motore i druge sastavne delove.

Mnoge radionice koje su u pozadini radile po sistemu normiranog rada imale su još opsežniji posao sa onesposobljenim materijalom iz artiljeriskotehničke grane, odabirajući iz njega ono što se može i dalje iskorišćavati, a ostalo odvajajući u staro gvožđe. U toku marta 1945 godine, u radionicama artiljeriskotehničke službe pozadine izvršene su opravke na 46.535 vozila svih vrsta. To je pretstavljalo četiri puta više vozila nego što je izgubljeno u toku meseca decembra 1944 godine, a to je bio mesec najtežih gubitaka i oštećenja artiljeriskotehničkog materijala na Evropskom ratištu.

Pored toga, 4.397 drugih vozila koja su bila suviše oštećena da bi mogla da se oprave, bilo je bačeno u staro gvožđe presovanjem u malu zapreminu, ali tek pošto su

---

[2]) Naziv za džip postao je od fonetičkog izgovora početnih slova zvaničnog naziva ove vrste kola — *general* — *purpose* (za opštu svrhu — za sve), koja se u engleskom izgovaraju kao dži" i „pi", a vojnici su ih spojili i uprostili u „*jeep*" — džip. — Prim. red.

poskidani svi upotrebljivi delovi ili delovi koji se mogu popraviti. Tada su stavljeni u zalihu rezervni delovi, koje će služba održavanja iskoristiti.

U toku meseca marta ove radionice osposobile su i 81.535 komada lakog naoružanja što bi bilo dovoljno da se opreme dva korpusa, a usto je osposobljeno još hiljade artiljeriskih oruđa i instrumenata artiljeriskotehničke grane.

Većina opravki izvršenih po artiljeriskotehničkoj grani u pozadini pretstavljala je peti stepen službe održavanja, što je značilo potpuno rasklapanje, pretresanje i generalnu opravku opreme. U toku meseca aprila opravljano je dnevno po 1.000 neispravnih motora sa kamiona, tenkova i drugih vozila. Za ovu su svrhu korišćeni francuski pogoni i radna snaga u petnaest fabrika automobila u oblasti Pariza.

Većina sredstava, mašina, alata, mehaničara i rezervnih delova, bila je prebačena iz Sjedinjenih Država, ali činjenica da je ceo proces rada u potpunosti sačuvao sve američke osobine, više je rezultat snalažljivosti i umešnosti ljudi koji su radili sa ovim materijalom. Dokaz njihovog duha vidi se u konstrukciji sekača žive ograde na srednjim tenkovima u Normandiji. Radeći neprekidno punih 48 časova, remontne čete izradile su trista ovakvih sekača sličnih grabuljama koji su bili improvizovani od debelog uglastog gvožđa prikupljenog sa podvodnih obalskih prepreka koje su Nemci bili postavili na obalu da bi oštetili desantne brodove. Blagodareći ovim sekačima bilo je moguće da se otvore prolazi kroz žive ograde, što je igralo značajnu ulogu pri nastupanju koje je dovelo do proboja kod Sen Loa, pa prema tome i do uništenja Sedme nemačke armije.

Kada su tenkovi počeli sve više da tonu u novembarsko blato, nastala je potreba da se gusenice prošire kako bi se povećala površina oslonca i omogućilo uspešnije kretanje na raskvašenom terenu. Artiljeriskotehnička služba našla se ovde pred problemom koji je bio mnogo teži nego što se u početku smatralo. Ona je brzo stvorila nacrt, a odmah potom otpočela i sa proizvodnjom proširenog guseničastog platna sastavljenog od 156 posebnih delova za svaki tenk. Da bi se taj posao ubrzao korišćene su i civilne radionice u Francuskoj i Belgiji. Pre nego što je ovaj program u potpunosti bio izvršen, proizvedeno je 1,500.000 ovakvih čeličnih produžnika i

zavareno je na tenkovskim gusenicama da bi američkom oklopu pružilo potrebno povećanje pokretljivosti.

Za vreme novembarske oskudice u artiljeriskim zrnima, tehničari artiljeriskotehničke službe dobro su iskoristili zaplenjenu nemačku municiju i naoružanje. Pošto su oslobodile Francusku i Belgiju i došle do Sigfridove linije, američke jedinice naišle su na velike depoe potreba koje su Nemci bili obrazovali u okolini Vardena i Argonske Šume. Mnogo hiljada zrna nemačke artiljeriske municije 77, 88, 105 i 155 mm nađeno je u njima za neposredno snabdevanje snaga u oblasti Meca. Ova je municija bila isprobana i sređena po vrstama pa je deljena našim artiljeriskim jedinicama. U slučaju da izvesne vrste municije, kao, naprimer, nemačka municija 88 mm, ne bi odgovarala američkim oruđima, korišćena su zaplenjena nemačka oruđa koja su prethodno pregledana i popravljena. Da bi se iskoristile velike zalihe minobacačke municije 50 mm, za koju se nije raspolagalo ni američkim ni nemačkim oruđima, jedan oficir artiljeriskotehničke službe konstruisao je novo improvizovano oruđe i na licu mesta pristupilo se izradi ovakvih oruđa.

Za vreme decembarskih borbi oko Bastonja konstruisan je za potrebe naše pešadije poseban produžnik za obaraču koji im je omogućavao da opaljuju puške sa debelim zimskim rukavicama bez prstiju. Blizu 100.000 ovakvih produžnika za obarače proizvedeno je za 19 dana u jednoj belgiskoj fabrici igrački pošto su, prethodno, organi artiljeriskotehničke službe izradili konstruktivne nacrte i organizovali proizvodnju. Opravka unutrašnjih automobilskih guma bila je u kritičnoj meri onemogućena zbog nedostatka sredstava za lepljenje na toplo. Za hitno rešenje ovog problema artiljeriskotehnička služba iskoristila je zaplenjene zalihe i mogućnosti lokalne proizvodnje. U jednoj artiljeriskotehničkoj četi oskudica u tom materijalu privremeno je savladana na taj način što su se koristili vodom natopljeni primerci novina *Stars and Stripes*, pomešani sa običnim hladnim komadićima zakrpa i baruta iz nemačkih artiljeriskih zrna, da bi se na taj način dobila dobro vulkanizirana topla zakrpa.

11

ZAŠTITA OD BOJNIH OTROVA

Kada je rat počeo da se bliži kraju, Nemačka je imala da odluči da li će se bojni otrovi primeniti ili ne. Ona, međutim, nije izabrala taj očajnički korak iz prostog razloga što je znala da bi to samo ubrzalo njenu propast. Američka i britanska vlada objavile su da one neće upotrebiti bojne otrove izuzev kao odmazdu za slučaj ako bi neprijatelj pribegao ovom sredstvu. Nemci, koji su pre rata pristali da ne upotrebljavaju bojne otrove, navukli su na sebe takvu reputaciju u nepoštovanju ugovora, da su Saveznici bili primorani da žrtvuju hiljade ljudi i milionske svote dolara da bi se obezbedili od opasnosti primene hemiskog rata u širokim razmerama.

Hemiska služba pretstavljala je, između ostalog, veoma razrađen i potpuno efikasan sistem obezbeđenja od bojnih otrova. Ovaj sistem zaštite obuhvatao je, pored čisto ofanzivnih sredstava najjačeg dejstva, i mnoga odbranbena sredstva koja su postala sastavni deo života svakog vojnika i koja su za njega pretstavljala nužno opterećenje više.

Jedinice u streljačkom stroju nosile su zaštitna odela i imale u pripravnosti specijalne gasmaske. Maska za ljudstvo u streljačkom stroju razlikovala se od obične lake maske, uglavnom po tome što nije imala crevo, pošto se limena kutija sa materijalom za filtriranje nalazila na levoj obrazini maske. Ovo je potpuno umanjilo smetnje pokretima onoga koji je nosi, a naročito pri gađanju iz puške. Torbica maske mogla je da se nosi na grudima, ili o bedru, tako da je bila uvek pri ruci. Ona je bila nepromočiva, te je maska plivala na vodi. Ustvari, ona se održavala na površini vode kao i pojas za spasavanje kojim se služila mornarica, a koji je bio poznat pod imenom *Mae West*.

Relativno mali broj ovakvih maski bio je potreban jedinicama koje su prve vršile upad i čim su ove prodrle dalje ka unutrašnjosti, jurišne gasmaske zamenjene su ustaljenim tipom lakih maski. Mada su ove druge bile manje podesne za nošenje nego jurišne maske, one su bile, s druge strane, mnogo izdržljivije i u njihovim torbicama se nalazilo nekoliko pregrada koje su mogle da prime drugi pribor za zaštitu od bojnih otrova.

Međutim, gasmaske nisu bile jedina zaštita protiv dejstva bojnih otrova kojom su naše snage raspolagale. Protivhemiska odeća, ustvari, obična odeća specijalnog kroja sa nekim dodatim pregradama, hemiski posebno obrađena ili impregnirana, pružala je odgovarajuću zaštitu od svih poznatih plikavaca. Izdavanje i čuvanje ove odeće spadalo je u nadležnost službe snabdevanja. Zaštitna odela, tojest nepropustljiva odeća, koja nije iziskivala nikakvu impregnaciju da bi postala efikasna u odbrani od bojnih otrova, izdavana je jedinicama samo u malim količinama i korišćena je jedino kada je trebalo da se izvrši neka degazacija vanredno opasne prirode. Ta nepropustljiva odeća napravljena je od materijala koji je normalno otporan protiv plikavca, no s druge strane, ona sputava prirodno isparavanje vlage iz tela i obično ne može da se nosi duže od jednog sata. Zbog toga ova zaštitna odela nisu korišćena u borbi.

Svaki vojnik imao je u pregradama torbice gasmaske jednu zaštitnu kapuljaču, zaštitnu mast, zaštitne naočare *BAL*-a (Britanski antilevizit) i rukavske detektore. Zaštitna kapuljača bila je namenjena za zaštitu od hemiskih dejstava iz vazduha. Dobro obučeni vojnik, pod punom ratnom spremom, mogao je za nekoliko trenutaka da je navuče. Zaštitne naočari bile su takođe predviđene za odbranu od hemiskih dejstava iz vazduha. Bile su iz jednog komada providnog i savitljivog materijala, optočene plastičnom masom u obliku šoferskih naočara, sa urezom koji je potpuno zaptivao prevoj nosa. Ove naočari mogle su da se koriste i za zaštitu od prašine, vetra i peska.

Zaštitna mast bila je u tubi i njom su se premazivali delovi kože zatrovani plikavcem. Britanski antilevizit *(BAL)* bio je namenjen za zaštitu od tečnog levizita i drugih plikavaca sa arsenikom. *BAL* je bio tuba kao pasta, kojom je trebalo prvo trljati oči u slučaju napada ovom vrstom otrova. Rukavski detektori izgledali su kao obična braon hartija i navlačili su se na ruku da bi otkrili pri-

sustvo plikavca na tom mestu. Čak i u slučaju dodira sa veoma malim količinama tečnog plikavca detektor bi postao crven. Pored svih tih sredstava vojnici su imali još i čarape koje ne propuštaju bojne otrove, impregnirane cipele i razne vrste detektorskih boja i hartija.

Hemiska služba imala je u svom naoružanju veliki broj raznih ručnih granata. Ručna zapaljiva bomba M-14, napunjena sa 728 gr zapaljive smese, bila je u stanju da za 35 sekundi proizvede toplotu do 2.388°C. Ove bombe upotrebljavane su za uništavanje materijala u slučaju ako bi njegov pad u ruke neprijatelja bio neizbežan. Jedna jedina ovakva bomba bila je dovoljna da se za najkraće vreme onesposobi svako oruđe makog kalibra. Bilo je potrebno samo da se osigurač izvadi, bomba da se ubaci u cev i da tamo eksplodira. Ona je većinom korišćena za dejstvo protiv neprijateljske pešadije. Pomoću nje su paljene kuće u kojima se nalazio neprijatelj.

Bomba M-15 koja je bila punjena belim fosforom, bacala se kao fudbalska lopta do određenog cilja. Ona je eksplodirala sa usporenjem i prilikom rasprskavanja dejstvovala je u prečniku od 13,5 m. Primenjivana je sa naročitim uspehom pri napadu na Sigfridovu liniju.

Bomba M-18 proizvodila je sjajno obojen dim u četiri razne boje i služila je za davanje signala avionima pri sletanju i kao sredstvo za signalizaciju kod kopnenih snaga.

Puščana dimna granata sa tromblonom T-2 izrađena je na zahtev pešadije kao sredstvo za zaštitu od ugleda, koje bi se koristilo u međuprostoru dometa ručne bombe i dimnih zrna izbačenih iz artiljeriskih oruđa. Tromblon T-2 omogućavao je da se ručna bomba izbaci iz vojničke puške na daljinu od preko 200 m.

Pored ovih specijalnih vrsta bombi bilo je i običnih ručnih dimnih bombi i dimnih kutija. Ploveća dimna kutija imala je zapreminu 20 lit. i mogla se baciti u vodu sa zadnjeg dela broda. Ona se brzo zapali i gori proizvodeći gust beli dim.

Dimne zavese velikih razmera stvarale su se na širokoj osnovi. Još mnogo pre početka invazije, čete hemiskih dimogeneratora vežbale su se u zamagljivanju pristaništa, aerodroma, dokova i luka, kako bi oblacima veštačke magle zaštitili važne tačke od neposrednog osmatranja neprijatelja iz vazduha. Međutim, kada je došlo vreme da ove jedinice u Normandiji pokažu šta mogu, savezničko

vazduhoplovstvo je u tolikoj meri neutralisalo nemačko Luftwaffe da je većina ovih jedinica za zadimljavanje ostala bez posla. Kada smo se probili sa obale, ove su čete, obzirom da su bile potpuno motorizovane, bile uvučene u službu „Ekspresa crvena lopta". Kasnije, kada su Nemci otstupili u cilju pružanja otpora iza reka, do upotrebe četa dimogeneratora došlo je na samom bojištu.

Dimogenerator M-1 koji je bio konstruisan za zaštitu luka i dokova, nije se mogao koristiti usled svoje veličine i težine. Napunjen, on je težio 2.700 kg, a postavljen je bio na kamion nosivosti 2,5 tone. Čim bi ovakav dimogenerator skrenuo s puta zaglavio bi se u blatu i snegu. Hemiska zaštita uskoro je izradila zamenu za ovaj generator. To je bio dimogenerator M-2, poznat kao „rovovski zamagljivač" ili Beslerov prenosni dimogenerator.

Težina praznog generatora iznosila je samo 93 kg, a 133 kg kada je tank bio napunjen vodom i gasom. Za njegovo posluživanje bila su potrebna dva čoveka i on se ukopavao u zemlju tako da su se videle samo prskalice. Dva ovakva generatora M-2 imala su znatno veće dejstvo od jednog generatora M-1.

Četrdeset i osam ovakvih generatora mogli su da izvrše zamagljivanje prostorije širine 4 km, a dužine 16—24 km. Prilikom prelaza preko Mozela, Rera i Rajne, kada su čitave divizije bile zaštićene dimom od neprijateljskog ugleda, hemiski dimogeneratori potvrdili su svoju taktičku vrednost.

Svaka degazatorska četa imala je u svome sastavu dvanaest tankova M-4 koji su bili postavljeni na kamione nosivosti 2,5 tone, a svaki tank mogao je za dvadeset minuta da rasprska 1.600 l ložantina (kalcijum hipohlorida).

Međutim, ovi tankovi M-4 se nisu koristili za zadatak kome su bili namenjeni, već u razne druge svrhe, počev od gašenja požara do prskanja ruševina kreozotom, posle čega su inžinjerci mogli da uklone leševe iz porušenih zgrada, a da ih smrad pritom ne savlada.

Bacači plamena pokazali su se u izvesnim prilikama od velike koristi, mada do njihove upotrebe u većim razmerama nije dolazilo. Izolovane otporne tačke i bunkeri, nepristupačni artiljeriji, pretstavljali su dobre ciljeve za bacače plamena. Vešti poslužioci bacača plamena mogli su da „gađaju iza ćoška" na taj način što bi pustili da plamen rikošetira sa zidova i sličnih površina.

Prenosni plamenobacač nosio je poslužilac na leđima. On je, napunjen, težio 35 kg. Sa retkim gorivom on je mogao da izbaci neprekidan plamen ili seriju plamenova za vreme od devet sekundi na daljinu od 18 m, a sa gustim gorivom dejstvovao je dva puta dalje.

Motorizovani plamenobacač bio je montiran na srednjim tenkovima umesto prednjeg mitraljeza. Zamena plamenobacača i mitraljeza mogla je da se izvrši za jedan minut. Ovaj plamenobacač imao je kapacitet od 15 plamenova od po dve sekunde uz utrošak goriva od 100 l. Sa gustim gorivom imao je domet 73 m, a sa retkim 27 m. Pored plamenobacača tenk je i nadalje zadržao svoje glavno naoružanje.

Oba tipa plamenobacača imali su cilindre u kojima se nalazio zbijeni vazduh ili azot koji su istiskivali gorivo. Paljenje istisnutog goriva vršilo se pomoću automatskog uređaja. Domet plamena mogao se povećati upotrebom gušće mešavine benzina. Povećavanjem gustine goriva, plamen se sužava i dobija oblik štapa, domet se povećava, a upaljeno gorivo dejstvuje duže vremena na mestu dodira. S druge strane, upotrebom gušćih mešavina goriva smanjuje se jačina toplote.

Hemiski minobacač kalibra 105 mm, zvani „Gun“ bio je poznat na svim frontovima sveta kao oružje koje je srazmerno svojoj veličini sadržavalo najjaču udarnu snagu od svih dosada poznatih oružja. Težak put su prošli i 4,2 hemiski minobacač i njegova posluga. Pohvala koju je dobilo to ljudstvo došla je ne za vreme obuke u Sjedinjenim Državama, već kao posledica žilavih i teških borbi širom celog sveta.

Ovo, naoko bezopasno oruđe ličilo je na neki poduprti sulundar. Međutim, ono je prestalo da izgleda bezopasno od momenta kada je poslužilac ubacio u cev zrno od 12 kg sa jakim eksplozivom ili belim fosforom. Njegova izolučena cev primoravala je zrno da iz cevi izađe obrćući se oko svoje duže ose i krećući se tako ka cilju sa velikom tačnošću. Ova zrna upotrebljavana su sa neverovatnom tačnošću protiv tenkova, bunkera, nezaklonjenog neprijatelja i mnogobrojnih drugih različitih ciljeva. Beli fosfor često se koristio da se Nemci dimom ili plamenom isteraju iz kuća ili utvrđenih objekata. A kada su bili isterani, obasipani su ubistvenim baražom jakog eksploziva.

Hemiski bacač bio je stvoren da na neprijateljskoj strani proizvede smrtonosnu koncentraciju gasa i to za najkraće moguće vreme, oko dva minuta. Kad je postalo jasno da Nemci neće koristiti bojne otrove, ovaj je bacač upotrebljavan za druga zrna. Svaki bataljon imao je 36 oruđa od kojih je svako bilo sposobno da izbaci 20 zrna u minutu na daljinama od 450 do 4.095 m.

„Hemičari — borci" bili su vojnici koji su sačinjavali poslugu ovih oruđa sa višestrukom namenom. Usled stalne potrebe za bacačima 4,2 oni su često ostajali na frontu mesecima.

Pešadija je stalno tražila što više hemiskih bacača. Najbolji odnos između pešadije i ovih bacača bio je, ako bi na svaku pešadisku diviziju dolazio po jedan bataljon hemiskih bacača. Međutim, to je bilo nemoguće. Umesto toga, bataljoni su bili u sastavu armija i po potrebi bili su dodeljivani divizijama. U toku rata u Africi i Evropi, neki od njih sarađivali su ovako sa dvadeset raznih divizija.

Na *D* dan iskrcala su se dva bataljona hemiskih bacača, zatim su došli i ostali, a bilo ih je ukupno šesnaest. Na delovima obale kod *Omahe* i *Utah* i u ogorčenim borbama oko živih ograda, kao i u srahovitim borbama od kuće do kuće, ljudstvo ovih jedinica nalazilo se u prvim redovima. Oni su odigrali isto tako značajnu ulogu i pri invaziji Južne Francuske. Neki od ovih bataljona stigli su iz Italije, gde su se dugo vremena borili, da bi sada uzeli učešća i u invaziji Južne Francuske. Kada je došlo do proboja kod Sen Loa „hemičari" su uzeli učešća u gonjenju Nemaca. Oni su se borili i za ovlađivanje tvrđavom Mec koju u toku 1.500 godina niko nije uspeo da osvoji na juriš sve dok je Treća armija nije ovako zauzela. Slično tome, za vreme borbi u snegu Hirtgenskih Šuma i dalje do srca Nemačke, „hemičari" i njihovi bacači kalibra 4,2 palca igrali su prilikom nastupanja veliku ulogu.

Jedna od značajnih vrsta oružja koju je hemiska služba stvorila bila je zapaljiva bomba. Više od 2,000.000 ovakvih bombi svih vrsta i veličina bacila je Osma armija samo do maja 1944 godine. Od jula meseca 1943 godine, grupe teških bombardera sa svojih baza u Velikoj Britaniji bacile su u roku od devet meseci 20.000 tona hemiske municije. Za spremanje zapaljive smese bilo je upotrebljeno preko 2.000 tona magnezijuma i 1.250 tona benzina.

Kada je Osma američka vazduhoplovna armija stigla u Englesku, juna 1942 godine, u dovoljnoj količini bilo je samo bombi težine 2 kg tipa M-50 i M-54, koje su izbacivane iz aviona kao hrpa bombi, koje su se po izlasku iz aviona odmah rasule. Međutim, ubrzo se uvidelo da ove male bombe koje na zemlju padaju pojedinačno, ne mogu sa velikih visina da se bace sa potrebnom tačnošću. U Sjedinjene Države bio je upućen hitan zahtev da se pronađe mogućnost za zadržavanje rasturanja zapaljivih bombi odmah po njihovom izbacivanju iz aviona sve do pred pad na zemlju. Uporedo sa radovima na ostvarenju ovog postavljenog zahteva izrađena je i zapaljiva bomba M-47 težine 50 kg. Nekoliko hiljada tela bombi M-47 prebačeno je preko okeana zajedno sa balama sa gumom i buradima sa benzinom, što je trebalo da posluži kao lepljivo-zapaljivi materijal za punjenje bombi.

Uskoro se, međutim, uočilo da su avioni tipa *B-17 E* (leteće tvrđave) konstruisani za nošenje prvenstveno teških bombi, a ne zapaljivih od 50 kg, pošto su u svome uređaju za nošenje bombi raspolagali sa samo dvadeset kuka ili karika na koje bi se bombe M-47 mogle okačiti. Sledeći korak, prema tome, bio je usmeren ka proširivanju uređaja za nošenje bombi kako bi ovi tipovi aviona bili u stanju da istovremeno prime 100 bombi M-47.

Početkom oktobra 1943 godine izvršena je prva proba velikih razmera sa ciljem da se uporedi efikasnost zapaljivih i eksplozivnih bombi. Tom prilikom jednake količine zapaljivih i visoko-eksplozivnih bombi težine 500 kg bačene su na isti cilj koji je bio od prvoklasne važnosti. Fotografije su docnije pokazale da je veći deo pričinjene štete bio posledica požara. Uskoro posle toga nastala je „bujica zapaljivih bombi“. Pri kraju rata na Evropskom ratištu, pri izvršenju nekog običnog zadatka, utrošeno je toliko zapaljivih bombi koliko ih je, na početku operacija protiv Nemačke, bilo prevezeno iz Amerike u toku čitave jedne godine.

12

LEKARSKA POMOĆ

U Prvom svetskom ratu armija Sjedinjenih Američkih Država postavila je nov rekord u tome što je od sto ranjenih vojnika koji su dobili lekarsku negu, umrlo samo osam. U Drugom svetskom ratu gubici su napola smanjeni, samo četiri na sto ranjenih. Sem toga, broj smrtnih slučajeva usled bolesti bio je uopšte u Drugom svetskom ratu daleko manji.

Za postizanje ovoga doprineo je napredak hirurgije, penicilin, plazma i transfuzija krvi — svaki od njih ponešto. Zasluga pripada celokupnom ljudstvu sanitetske službe koje je, pod teškim uslovima, neumornim radom, hirurškom veštinom i požrtvovanošću, spaslo hiljade života i sačuvalo borbenu sposobnost oružanih snaga.

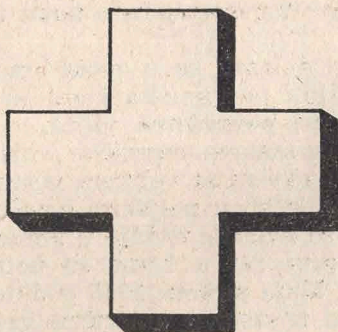
Drugo značajno postignuće bilo je u smanjivanju rashoda kod ljudstva usled veneričnih oboljenja. U Drugom svetskom ratu rashod zbog ovoga iznosio je samo trideseti deo rashoda u prethodnom ratu. U toku 1918 godine bilo je u rashodu 6,770.000, što je značilo 18.000 ljudi dnevno. Godine 1944 na Evropskom ratištu bilo je u rashodu samo 221.184 ljudi ili dnevno 606 ljudi.

Organizacija sanitetske službe od prednjih linija ka pozadini išla je u smislu povećanja njene specijalnosti.

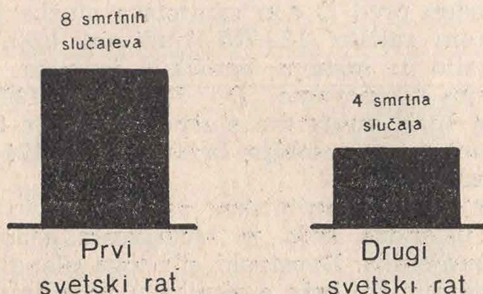
Dužnost sanitetskog pomoćnika postajala je sve određenija idući unazad po uzastopnim pozadinskim sanitetskim ustanovama. On je pomagao pri operacijama, vršio opštu praksu, radio u rentgenskoj sali, u laboratoriji i na klinici. Većina lečenja mehaničkim sredstvima ostavljena je njegovom staranju.

Sanitetski oficiri imali su slične dužnosti, mada su one bile izrazito specijalizovane, a ta specijalizacija, me-

Lekarska nega



Na svakih stotinu vojnika kojima je ukazana lekarska nega u naša dva poslednja rata bilo je:



đutim, nije smela da poremeti opštu težnju pružanja što je moguće brže lekarske pomoći počev od najistaknutijih delova. Vojnik sa inficiranom ranom na nozi, sa ranom na grudima, sa unakaženim licem ili povređenim mozgom, mogao je da bude siguran da će za najkraće vreme doći u ruke nekog ortopeda, specijaliste za plastičnu hirurgiju ili neurohirurgiju. A za sve vreme dok ne dospe do specijaliste koji mu je potreban, američkom vojniku ukazuje se odgovarajuća pomoć koja će mu omogućiti da kada dođe u ruke tog specijaliste bude u što je moguće boljem stanju.

Zubni lekari dolazali su u ovom brzopokretnom ratu sve do bataljonskih previjališta i oni su ukazivali svoju pomoć naročito pri povredama vilica.

Bolničarke iz sastava američke vojske obavljale su najraznovrsnije dužnosti sa velikom veštinom i ljubavlju. Neke od njih radile su u poljskim bolnicama, a druge u stalnim koje su se nalazile dublje u pozadini. Drugi svetski rat bio je prvi rat u kome su bolničarke dobijale oficirske činove. Maja meseca 1945 godine bilo je ukupno 17.314 bolničarki u sastavu američke vojske na Evropskom ratištu.

Da bi se što više rasteretili stručnjaci kako bi mogli da se posvete radu za koji su se spremili i koji su upražnjavali, oficiri koji nisu bili lekari osposobljeni su za sve dužnosti administrativnog poslovanja u okviru sanitetske službe. Oni su obavljali dužnosti počev od pomoćnika bataljonskog lekara na frontu do ađutanta neke bolnice u Engleskoj i Sjedinjenim Državama.

Neposredno pred *D* dan sanitetska služba brojala je na Evropskom ratištu 132.705 ljudi od kojih se oko 62.000 nalazilo u sastavu boračkih jedinica, a 70.000 u pozadinskim ustanovama. Do 31 marta 1945 godine ukupan broj ljudi sanitetske službe iznosio je 245.387, a gubici u sanitetskom osoblju iznosili su 13.174, od čega 2.274 poginulih.

Ovaj veliki broj sanitetskog osoblja razvio je mrežu sanitetskih ustanova koja je sačinjavala osnovu plana evakuacije ranjenika. Dvostruki cilj toga plana bio je da se ranjeni vojnici što brže evakuišu u pozadinu, a u isto vreme, da se sanitetske ustanove isture što više unapred.

Do koje daljine i sa kojom brzinom su ove sanitetske ustanove bile isturene unapred vidi se iz činjenice da su već na četiri časa pred iskrcavanje napadnih jedinica sa

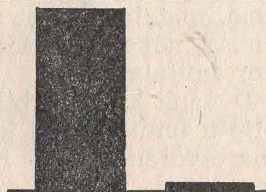
Smrtnost od bolesti na Evropskom ratištu

	1917-1919 Prvi svetski rat — Od 2,084.457 vojnika koji su stigli na ratište	1942-1945 Drugi svetski rat — Od 3,806.570 vojnika koji su stigli na ratište
Zapaljenje pluća	18.047	70
Meningitis	1. 163	64
Grip	808	1
Tuberkuloza	594	27
Zapaljenje slepog creva	106	5
Sepsa	180	11
Trbušni tifus	166	0
Zapaljenje bubrega	136	11
Zapaljenje trbušne maramice	129	9
Šarlah	69	2
Druge bolesti	1.840	541
Ukupno smrtnih slučajeva	23.238	741

Smrtnost od bolesti u Prvom svetskom ratu bila je

31 puta

veća no u Drugom svetskom ratu



mora, sanitetsko-hirurške ekipe bile prebačene avionima sa 82 i 101 padobranskom divizijom. Na jedan čas pred iskrcavanje suvozemnih desantnih snaga na obalu Normandije već je funkcionisalo zavojište vazdušnodesantnih jedinica i ranjeni padobranci evakuisani su nazad na džipovima, nosilima i kolima pozajmljenim od francuskih seljaka, radi ukazivanja dalje pomoći.

Jedan od članova hirurške ekipe prebačene avionom opisuje svoje prve utiske ovako: „Nalazili smo se u jednoj seljačkoj kući, tipično građenoj u obliku slova *U*, sa štalama spojenim sa prostorijama za stanovanje. Rekli smo toj porodici da ćemo ovde obrazovati bolnicu i oni su za nas sve ispraznili, ostavljajući za sebe samo jednu spavaću sobu. Oni su to smatrali za svoju dužnost. Operacionu salu smestili smo u mlekaru, koja je imala betonirani pod, prozore i jednu pumpu za izvorsku vodu. Položili smo nosila na dva sanduka i to nam je bio operacioni sto; postavili smo sterilizator, a lekove smo rasporedili okolo po policama. U toj mlekari ukazivali smo pomoć ranjenicima. Sobe za stanovanje koristili smo za smeštaj ranjenika koji su ležali na podu. Ove ljude smo umotali u padobrane koje su dvojica naših ljudi bili sakupili. Padobrani su bili veoma topli i izvrsno su poslužili u ovu svrhu.“ Tri dana kasnije taj je *château* bio bombardovan i tom prilikom poginulo je 11 ljudi, a 15 je bilo ranjeno.

Kada su se jedrilicama spustili hirurzi vazdušnodesantnih jedinica, oni su sobom doneli 100 kg sanitetskog materijala, a sa njima je došlo i deset vojnika dobrovoljnih davalaca krvi, po jedan iz svakog sanitetskog voda. Sem toga, oni su doneli i nekoliko garnitura debridmana[1]), potrebnog hemostatikuma[2]), stotinu zavoja, alkohola, morfijuma, metalnih šipki za prelome kostiju, seruma protiv tetanusa, novokaina, seruma protiv gasne gangrene i natrium amitala[3]).

D dana kada je bilo nemoguće da se odmah prodre dublje u unutrašnjost kopna, sanitetske jedinice iskrcane su na otvorenoj obali i one su smesta započele rad oko

---

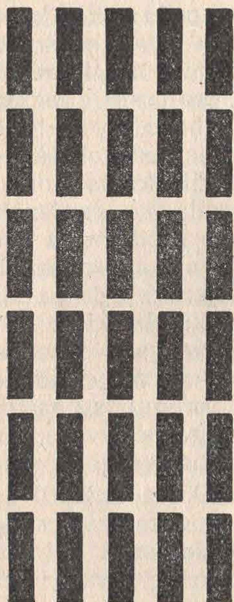
[1]) Debridman je hirurški pribor potreban za prvu obradu rana. — Prim. prev.

[2]) Hemostatikumi su sredstva i instrumenti protiv krvarenja. — Prim. prev.

[3]) Natrium amital je sredstvo za ublažavanje bolova. — Prim. prev.

VENERIČNE BOLESTI

1918



U I svetskom ratu

rashod usled veneričnih oboljenja iznosio je 18.000 ljudi dnevno

Ukupno u rashodu 6,770.000 ljudi dana

1944

Rashod u ljudstvu usled veneričnih oboljenja bio je 31 puta veći nego u Drugom svetskom ratu.



U II svetskom ratu

bilo je u rashodu usled veneričnih oboljenja svega 606 ljudi dnevno.

Ukupno u rashodu 221,184 ljudi-dana.

prikupljanja ranjenika i ukazivanja pomoći. Sanitetske jedinice iz sastava divizija, ljudstvo bataljonskih i pukovskih previjališta i diviziskih zavojišta, zajedno sa sanitetskim jedinicama specijalne inžinjeriske brigade, skupljali su ranjenike i donosili ih do improvizovanih sanitetskih ustanova na obali.

Brodovi za iskrcavanje tenkova *(LST)* pretstavljali su dragoceno sredstvo u početnoj fazi evakuacije ranjenika. Sa unutarnjih strana ovih brodova bile su napravljene specijalne potpore za smeštaj nosila tako da su se 140 ranjenika mogli ovako smestiti; a ostali su smeštani na palubi broda. Kada su ovi brodovi za iskrcavanje tenkova stigli pred obalu, ranjenici, koji su doneseni u svima tipovima vozila, preneti su na brod preko brodske rampe. Skele tipa Rino saobraćale su između obale i ovih brodova za iskrcavanje tenkova. Amfibiski kamioni, natovareni svaki sa po jedanaest nosila sa ranjenicima, otiskivali su se od obale i otplovili do brodova za iskrcavanje tenkova. Kad su došli do njih, oni su se uspeli uz spuštenu rampu da tamo istovare ranjenike i da se odmah zatim ponovo vrate na obalu. Što se tiče barki za iskrcavanje tenkova *LCT*, dubina njihovog gaza iznosila je svega 45 sm i bilo je moguće da se ukrcavanje ranjenika vrši neposredno sa obale. Ovi čamci krenuli su zatim do brodova za iskrcavanje tenkova i spuštajući svoju rampu do rampe broda, omogućili su brzo prebacivanje ranjenika.

Na brodovima za iskrcavanje tenkova nalazili su se oficiri i osoblje sanitetske službe suvozemnih snaga i mornarice, hirurzi sa svojim pomoćnicima, i oni su tu, na putu za Veliku Britaniju, obavljali svoj posao. Razume se da je ovaj način evakuacije ranjenika preko Kanala iziskivao najtešnju saradnju između suvozemnih snaga i mornarice.

Pošto brodovi doplove do gatova ili otvorene obale, izvrši se istovar i selekcija ranjenika. Oni ranjenici čije je stanje to dopustilo, utovareni su u ambulantna kola i brzo prebačeni do neke privremene bolnice. Za prijem ozbiljnijih slučajeva bile su predviđene posebne sanitetske ustanove. To su bile naročite prihvatne bolnice u samoj luci i njihov je zadatak bio da se teškim ranjenicima ukaže hitna pomoć. U tim bolnicama vršeni su: terapija šokova, rentgensko snimanje i potrebne operacije, te su na taj način spaseni mnogi životi.

Svako nagomilavanje na takvom jednom mestu moglo je ozbiljno da ukoči priticanje i omete lečenje novopristiglih ranjenika. Radi toga su ranjenici bili odmah evakuisani do privremenih bolnica čim je to bilo moguće. Tu su ostajali sve dok se ne osposobe za transportovanje sanitetskim vozovima unazad do stalnih bolnica radi potpunog lečenja.

O redu vožnje sanitetskih vozova, broju pacijenata koji je čekao na evakuaciju i raspodeli ranjenika, podnosili su se telefonski izveštaji svakih šest časova. U tim izveštajima javljalo se o broju pacijenata i praznih kreveta, kao i o redu vožnje sanitetskih vozova. Ovi su vozovi igrali veoma veliku ulogu u evakuaciji ranjenika iz pojedinih sanitetskih ustanova.

Duga je istorija formiranja ovih sanitetskih ustanova i bolnica. Mesecima pre dana iskrcavanja, a pošto je od strane najvišeg komandovanja bila saopštena ukupna jačina snaga koje će učestvovati u invaziji, Statistički otsek Glavne sanitetske uprave pristupio je proceni verovatnog broja gubitaka na sam *D* dan kao i za svaki dan posle toga. U ovim procenama raščlanjeno je dalje koliki će biti broj ranjenih u borbi, a koliki broj onih kojima će biti potrebna bolnička nega usled bolesti. Kada su ovi proračuni bili sastavljeni, pre *D* dana trebalo je da se u Velikoj Britaniji predvide bolnice i pripremi sve što je potrebno za formiranje drugih bolnica na Kontinentu. Svi ti proračuni pokazali su se kao veoma tačni.

Program podizanja bolnica imao je da se izvrši na hiljade milja daleko od američkih baza i u savezničkoj zemlji koja je već bila veoma iscrpena ratom. Zbog sve većih gubitaka, prouzrokovanih dejstvom neprijateljskih podmornica, problem brodskog prostora postao je veoma kritičan. Stoga je bilo rešeno da se, u najveće mogućoj meri, koristi britanski materijal i britanska radna snaga. Ukupno, Britanci su predali Amerikancima 108 bolnica. Od toga je 31 bolnica obrazovana od već postojećih logora koji su sada preuređeni u tu svrhu. Na taj način za *D* dan se raspolagalo sa više od 100.000 kreveta. Od svih tih bolnica 10% već je od ranije postojalo, 67% podigli su Britanci iz sredstava dobivenih Zakonom o zajmu i najmu, a 23% podigli su inžinjerci američke vojske.

Međutim, sve se to odnosi samo na bolnice u Velikoj Britaniji, a bilo je potrebno da se podignu bolnice i na Kontinentu i to pod znatno nepovoljnijim uslovima. Pored

stalnih bolnica, postojale su i sanitetske ustanove i bolnice pojedinih armija koje su bile smeštene pod šatorima. One su mogle da se brzo podignu i pokupe.

Čim se izabralo mesto za podizanje stalne bolnice, inžinjerci su pristupali izradi potrebnih puteva i betonskih podova. Odmah zatim useljavale su se sanitetske jedinice. One bi podizale šatore, raspoređivale pribor i odmah započinjale sa prijemom pacijenata. Počinjući od operacionih sala, inžinjerci su podizali barake polustalnog tipa, koje su imale da zamene bolničke šatore.

U početnoj fazi operacija većina opštih bolnica obrazovana je na taj način. Međutim, kada je započeo napad na samu Nemačku, napredovanje je bilo tako brzo da Nemci nisu imali vremena da izvedu rušenja većih zgrada te su se one mogle iskoristiti za bolnice.

Neke od tih zgrada bile su ranije francuske bolnice koje su Nemci koristili. Neke od njih bile su moderne i dobro opremljene. Sem toga, korišćene su barake, škole i druge zgrade. Sve te bolnice uređene su tako da, što je moguće više, odgovore osnovnim uslovima stalnih opštih američkih vojnih bolnica.

Postojala su dva pravila u vojno sanitetskoj službi. Prvo se sastojalo u tome što se nije smelo desiti da se ukaže ni trenutna pomoć jednom ranjeniku, a da za to vreme drugi ranjenik mora da čeka. Drugim rečima, pravilo je glasilo: ukazati što efikasniju pomoć što većem broju. Drugo je pravilo da „prednje linije nisu mesto gde se ranjenici zadržavaju za veće hirurške intervencije i definitivno lečenje".

Na svome putu sa položaja do bataljonskog previjališta koje se nalazilo na nekoliko stotina jardi iza fronta i pukovskog previjališta koje se nalazilo još za nekoliko stotina jardi unazad, ili na putu do zavojišta u pozadini divizije, ranjenicima je neprekidno ukazivana pomoć i oni su razvrstavani prema težini povreda. Rane su bile ponovo previjane, a u slučaju potrebe ubrizgavan je morfium ili su im dati drugi lekovi. Oni ranjenici čije stanje nije dopuštalo dalju evakuaciju, zadržani su i odmah se pristupalo njihovom lečenju. Njima je data krvna plazma, da bi docnije bili evakuisani dublje unazad.

Na taj način strujanje ranjenika kroz sve te sanitetske ustanove teklo je bez prekida. Posledica toga bila je što nije dolazilo do nagomilavanja, a ovo je obezbeđivalo

da sanitetske ustanove ne smetaju taktičkim pokretima trupa. Bataljonska i pukovska previjališta kao i divizisko zavojište bili su u stanju da prate svoju diviziju čak i u slučaju kad je ona vršila brze pokrete.

Uz divizisko zavojište nalazila se poljska bolnica koja je ukazivala hitnu hiruršku pomoć onima koji ne mogu bez veće opasnosti da budu evakuisani u dublju pozadinu. Tu su vršene transfuzije krvi da bi ranjenik mogao da izdrži dok ne dođe do mesta gde će biti operisan.

Krvna plazma i konzervirana krv za transfuzije odigrale su neobično važnu ulogu u toku Drugog svetskog rata; svako od ta dva sredstva imalo je svoju specijalnu funkciju.

Krvna plazma korišćena je na svim ratištima. Međutim, konzervirana krv i njena upotreba za transfuziju pretstavljaju značajno dostignuće sanitetske službe na Evropskom ratištu. Krvna plazma, koja je ustvari krv bez crvenih krvnih zrnaca, bila je neophodna bataljonskim previjalištima. Plazma se mogla lako transportovati i čuvati bez velikih teškoća, a i njeno davanje je bilo lako. Na frontu ove su stvari bile od velikog značaja. Prvi zadatak pri radu sa ranjenikom koji je izgubio mnogo krvi i koji se u šoku evakuiše do previjališta, sastojao se u tome da se on osposobi do te mere da može da izdrži put u pozadinu. Inače, taj je put do diviziskog zavojišta mogao da bude fatalan po njega. Takvom ranjeniku davana je plazma za povećanje količine krvi i održanje cirkulacije. Tako ojačan i okrepljen, on je, zatim, bio evakuisan unazad do diviziskog zavojišta i pridodate poljske bolnice gde je bilo neophodno da se izvrši transfuzija krvi.

Transfuzija krvi nadoknađivala je izgubljenu krv i umanjivala šok. Posle transfuzije krvi stanje ranjenika bi se popravljalo do te mere da je bilo moguće da se, u cilju spasavanja života, izvrši operacija nad njim. Van diskusije je činjenica da je upotrebom transfuzije krvi spaseno hiljadama života. U poljskoj bolnici, kao i u svim sanitetskim usatnovama dublje u pozadini, transfuzija krvi igrala je sve veću ulogu pri ukazivanju pomoći ranjenicima.

Dugo pre *D* dana uvidelo se da će za ranjenike biti potrebno da se imaju pri ruci velike količine krvi. Pet

hiljada pajnti[4]) bilo je spremljeno do *D* dana, a posle toga dnevno je doturano 500 do 1.500 pajnti, što je zavisilo od tražnje.

Krv je bila toliko važna da su sve vrste transportnih sredstava korišćene za njen dotur do bolnica na frontu. Četvoromotorni avioni tipa Duglas Skajmaster prebacivali su hemiski konzerviranu krv direktno iz SAD do Kontinentalnog centra za transfuziju u Parizu.

U izvesnim slučajevima krv, prikupljena u Sjedinjenim Državama u ponedeljak, već bi u petak, iste te nedelje, bila ubrizgana u vene nekog ranjenika na Evropskom ratištu da bi mu spasla život. Rashlađena krv transportovana je svakog dana avionima iz Engleske, a specijalni mali avioni prebacivali su zatim tu krv do prednjih linija gde su je kamioni sa ugrađenim hladnjačama doturali do odeljaka za njenu raspodelu poljskim i evakuaciskim bolnicama.

Iz Sjedinjenih Država dnevno je prebacivano 600 l krvi, a 360 l dobivano je svakog dana od američkih trupa u Francuskoj i Engleskoj. Američke jedinice u Francuskoj postajale su rezervni davaoci krvi u slučaju ako bi vremenske nepogode onemogućile avionima da prevezu ovu skupocenu i lakokvarljivu materiju od drugih američkih davaoca krvi u Engleskoj.

Centar za transfuziju krvi za Evropsko ratište koji se nalazio u Engleskoj, započeo je svoj rad marta meseca 1944 godine. Centar je na *D* dan imao pripremljeno 3.000 l hemiski obrađene krvi zajedno sa potrebnim sredstvima za njen prenos. Jedan specijalni kamion toga centra iskrcao se zajedno sa jurišnim jedinicama, a jedan njegov istaknuti odeljak deset dana posle *D* dana. Čitav mesec dana ovaj je odeljak živeo u iskopanoj zemunici kraj jednog letilišta, a dva čoveka tog odeljka nalazila su se sa hladnjačom u zemunici iskopanoj pomoću jednog buldožera.

Konzervirana krv slata je do izolovanih jedinica pod zaštitom tenkova tipa „Šerman", a do jedinica koje je neprijatelj otsekao ona je prebacivana artiljeriskim zrnima i padobranima. Svakog dana kamioni od po 2,5 tone donosili su konzerviranu krv do poljskih i evakuaciskih bolnica u neposrednoj blizini fronta.

---

[4]) pajnt = 0,57 l. — Prim. prev.

Korišćene su ogromne količine konzervirane krvi. Procene, izvršene pre invazije, pokazale su se suviše male. Borbena iskustva dokazala su da je transfuzija bila potrebna kod 50% svih ranjenika, umesto kod jedne petine koliko se to najpre predviđalo.

Konzervirana krv omogućavala je hirurgu da brže pristupi radu sa ranjenikom, a ranjeniku je ona povećavala izglede da se oporavi. Na taj način, ranjeniku je bilo moguće da podnese operaciju koja je morala odmah da se izvrši, jer mu je transfuzijom krvi nadoknađena izgubljena krv i zahvaljujući njoj on bi se izvukao iz šoka. Transfuzija je neophodna u svim slučajevima kada je postojalo veliko krvarenje.

Na kraju, krv se dobijala u potrebnim količinama, mada je u prvim mesecima invazije postojala stalna oskudica u njoj. Ponekad je čak bilo potrebno da se uzima krv od lakše ranjenih vojnika kako bi se mogla izvršiti transfuzija nad teškim ranjenicima i njima spasao život.

Još dugo pre gorkog iskustva kod Ancija uočilo se da poljske bolnice, koje su izložene dejstvu neprijateljske artiljerije i avijacije, nisu prikladna mesta za lečenje i oporavak ranjenika. Prema tome, nije se dozvoljavalo da se zaustavi strujanje evakuacije ranjenika, već da se samo najozbiljniji slučajevi izdvoje iz tog strujanja da se nad njima izvrši hirurška intervencija od koje zavisi život, ili pak da se ukaže neka naročita lekarska pomoć. Armiske sanitetsko-automobilske kolone dolazile su do divizija radi evakuacije ranjenika do armiskih evakuaciskih bolnica. Ove evakuaciske bolnice sačinjavale su važan elemenat u organizaciji evakuacije ranjenika. One su obično bile smeštene pod šatorima, imale su kapacitet od 400 do 750 kreveta i bile su veoma pokretljive. Bilo je moguće da se čitava bolnica razvije za devet časova, odnosno da se za četiri časa ponovo pripremi za pokret tako da je mogla da prati armiju.

Skoro svi ranjenici sa fronta prošli su kroz jednu od ovih armiskih evakuaciskih bolnica. Dok se ne dođe do tih bolnica svi su napori bili sasređeni na to da se ranjenici koji su pristizali, održe u što je moguće boljem stanju i da se održi neprekidnost njihovog upućivanja do armiskih evakuaciskih bolnica, gde im je ukazana prva potrebna hirurška i lekarska pomoć. Ustvari, baš tu je vršen veliki deo svih hirurških intervencija. Kad je borbena

situacija bila takva da je broj ranjenika bio normalan, celokupnu lekarsku i hiruršku pomoć mogli su da obavljaju bez teškoća lekari, hirurzi i ostalo sanitetsko osoblje iz sastava same bolnice. Međutim, kada je priliv ranjenika bio vrlo veliki, nastupao je jedan od ova dva slučaja: ili je dolazilo do preopterećenja lekara, hirurga i ostalog sanitetskog osoblja, što se nepovoljno odražavalo na kvalitet njihovog rada, ili se moralo uputiti pojačanje u sanitetskom osoblju.

Taj problem bio je rešen stvaranjem pomoćnih hirurških grupa pri štabovima armije. Ove hirurške grupe sastojale su se od izvesnog broja specijalizovanih ekipa-stručnjaka iz takvih oblasti kao što su hirurgija mozga, grudna, plastična i opšta hirurgija, sa anestetičarima, bolničarkama i obučenim pomoćnim osobljem za svaku stručnost posebno. Ove su ekipe držane u rezervi, da bi se uputile kao pojačanje pojedinim poljskim i evakuaciskim bolnicama, kada potreba povećanog rada kod njih to bude uslovljavala.

Kada se u nekoj evakuaciskoj bolnici pojavio preterano veliki broj ranjenika, u tu bolnicu dolazila je ekipa i tamo radila sve dok se broj ranjenika ne smanji.

Armiske sanitetske kolone prenosile su ranjenike bilo do ustanova koje su se nalazile dalje unazad, ili do nekog aerodroma blizu bolnice sa koga se vršila brza evakuacija u Englesku.

Evakuacija ranjenika vazdušnim putem pretstavljala je važan deo plana invazije, ali za stvaranje jednog vazdušnog mosta nije bio obezbeđen dovoljan broj vazdušno-transportnih sredstava. Sanitetska služba nije raspolagala svojim avionima. U sporazumu sa vazduhoplovstvom, naročito preinačeni teretni avioni određeni su da pri svome povratku sa bojišta vrše evakuaciju ranjenika vazdušnim putem.

Mada je po planu bilo predviđeno da ovaj vazdušni most stupi u dejstvo tek znatno posle *D* dana, on je proradio već trećeg dana po izvršenom iskrcavanju.

Specijalno opremljeni ambulantni avioni *C*-47 započeli su evakuaciju ranjenika iz Normandije na četiri dana po izvršenom iskrcavanju, tojest, četiri dana pre nego što je to bilo predviđeno.

Kasnije, u Nemačkoj, stabilni mali avioni tipa *Stinson L-1* sa oznakama crvenog krsta koji su na brzu ruku stavljeni na trup aparata, prenosili su američke ranjenike

sa istočne obale Rajne do evakuaciskih bolnica na zapadnoj obali. Ovde su ranjeni Jenki[5]) bili pretovareni u prostranije avione *C*-47 da bi bili evakuisani do neke bolnice u dubljoj pozadini. Sve se to često odvijalo u roku od nekoliko časova od ranjavanja dotičnog vojnika na bojnom polju.

Ideju da se avioni tipa *Stinson L-1* upotrebe kao mali ambulantni avioni, sposobni da prime po jednog ranjenika u ležećem i sedećem stavu, dao je pilot jednog artiljeriskog aviona. On je na tu ideju došao dok se nalazio visoko nad obalom Rajne posmatrajući ambulantna vozila kako puze lagano preko pontonskog mosta koji se nalazio pod njim. Njegovu ideju odmah je prihvatila Sanitetska uprava koja je i sama bila pristalica vazdušnog transporta. Nekoliko dana pre toga Sanitetska uprava vršila je već probe sa sanitetskim jedrilicama sa mostobrana kod Remagena.

Do aprila 1945 godine ukupno je evakuisano 488.550 ranjenika i to:

Vazdušnim putem u Ameriku	20.585
Vazdušnim putem u Veliku Britaniju . .	199.839
Morem u Veliku Britaniju	145.852
Morem u Ameriku	122.274

[5]) Jenki *(Yankee)* je nadimak za Amerikance. — Prim. prev.

13

MORAL

Podizanje i održavanje morala jedinica koje su se nalazile na Evropskom ratištu spadalo je, uglavnom, u nadležnost ustanova koje su imale različite delokruge rada. To su bile: Uprava za specijalne službe i informacije, Uprava za obaveštavanje javnosti i Američki crveni krst.

Delokrug rada Uprave za specijalnu službu i informacije sastojao se iz dva dela. U pogledu informacija uprava je bila nadležna za časopise *Stars and Stripes*[1]), *Yank*, *Army Talks*[2]), *Warweek*[3]), *Tomorrow*[4]), *Overseas Woman*[5]), kao i za filmove ministarstva rata, mrežu američkih vojnih radiostanica *AFN*, publikacije pojedinih jedinica, za karte i skice kao objašnjenje ratnim izveštajima, za knjige i brošure koje daju obaveštenja i uputstva za vodiče kroz Pariz, Brisel, Berlin i druge gradove na Kontinentu, za organizaciju vojnih pozorišta, izdavanje knjižica sa izrazima na stranim jezicima radi praktičnog snalaženja, za armiske univerzitetske centre, trupne škole i za prikupljanje i sređivanje mišljenja običnih vojnika. Deo uprave za specijalne službe imao je nadležnost za organizaciju fiskulture, za bioskope, muziku, razne pretstave kako samih vojnika tako i specijalnih vojnih i civilnih artističkih grupa i takozvanih „džip ekipa“ za organizaciju umetničkih grupa i tečajeva iz pojedinih veština, za smeštaj prolazećih lica, za rad posebnih četa ove uprave i za organizaciju knjižnica.

---

[1]) *Stars and Stripes* (Zvezde i pruge) je naslov koji simbolizuje američku zastavu. — Prim. prev.

[2]) *Army Talks* (Armiski razgovori). — Prim. prev.

[3]) *Warweek* (Ratna nedelja). — Prim. prev.

[4]) *Tomorrow* (Sutra). — Prim. prev.

[5]) *Overseas Woman* (Žena preko mora). — Prim. prev.

Časopis *Stars and Stripes* koji je počeo da izlazi u Londonu 18 aprila 1942 godine, i to kao nedeljni časopis u pet hiljada primeraka, dostigao je 1 maja 1945 godine tiraž od 1,200.000 primeraka. Prva grupa iz uredništva časopisa iskrcala se u Francuskoj šest dana posle *D* dana. U toku prva četiri dana ova ekipa prikazivala je filmove boračkim jedinicama i delila knjige izdanja oružanih snaga pacijentima po evakuaciskim bolnicama. Međutim, već desetog dana posle *D* dana na kontinentu se pojavilo prvo izdanje *Stars and Stripes*. Pet hiljada primeraka prvog broja izvučeno je na gestetneru, a novosti za ovaj broj dobivene su pomoću jednog prenosnog radioprijemnika.

Trinaestog dana posle *D* dana ovaj mostobranski bilten dopunjen je sa 50.000 primeraka londonskog izdanja *Stars and Stripes* nazvanog „izdanje oslobođenja". Ti primerci su bili prebačeni brodom.

Odeljak časopisa *Stars and Stripes* smestio se 21 juna u Karantanu. On je u jednoj osposobljenoj francuskoj štampariji vršio pripreme za štampanje kontinentalnog izdanja. Međutim, još pre nego što je rad započeo, neprijateljska artiljeriska vatra uništila je štampariju. Odeljak se prebacio do mesta Sent Mer Egliz i tu je produžio sa rasturanjem londonskog izdanja koje je transportna služba avionima prebacivala na Kontinent. Prvo izdanje koje je 4 jula štampano na Kontinentu u Šerburu bilo je na svega dve strane. 20 avgusta *Stars and Stripes* premestio se iz Šerbura u Ren i već idućeg dana izašlo je izdanje od 20.000 primeraka.

U avgustu 25 članova iz odeljka *Stars and Stripes* ušlo je u Pariz sa oslobodilačkim snagama generala Le Klerka. Oni su se sporazumeli sa pretstavnicima pariskog izdanja kompanije lista *New York Herald Tribune* za zajedničko korišćenje njene štamparije u Parizu, koja već četiri godine nije radila. Prvo parisko izdanje pojavilo se 5 septembra. Izdanja štampana u Strasburu, Dižonu i Marselju izašla su prvi put 1 januara 1945 godine, a izdanje u Liježu 20 januara. Štampanje jednog izdanja ovoga lista u Pfungštatu, blizu Frankfurta u Nemačkoj, počelo je 5 aprila. 18 aprila kontinentalna izdanja svedena su na tri — Pariz, Nica, Pfungštat.

Usled nedostatka prostora u časopisu *Stars and Stripes* nisu se mogli iznositi detalji o pojedinim jedinicama, te je radi iznošenja istorije pojedinih jedinica osnovana

posebna dopunska publikacija. Ta publikacija pokrenuta je 1 novembra 1944 godine. Ona je štampana na hartiji koja je zaostala od brojeva *Stars and Stripes* koji je pretstavljao matični list u odnosu na ovu novu publikaciju. Ukupno je tada izdato 15 istorija raznih jedinica, a 18 daljih istorija bilo je u pripremi.

Warweek je pretstavljala ilustrovanu dopunu časopisa *Stars and Stripes* i ona se prvi put pojavila 4 maja 1944 godine. Pokrenuta je od strane urednika jedne rubrike u časopisu *Stars and Stripes*. Prvobitan zadatak tih ilustracija bio je da šire borbena iskustva.

Magazin *Yank* osnovan je i izdavan uz saradnju i za potrebe boračkog sastava američkih oružanih snaga na svim ratištima. Ovaj magazin počeo je da izlazi u Londonu 1 novembra 1942 godine. Njegovo parisko izdanje pojavilo se 10 septembra 1944 godine. Primerci su deljeni besplatno jedinicama na frontu i u pozadini, i to po jedan primerak na devet vojnika. Pri kraju rata u Evropi broj besplatnih primeraka iznosio je 54% ukupnog tiraža od 500.000 primeraka.

Uredništvo časopisa *Army Talks* objavilo je svoj prvi broj 29 septembra 1943 godine. U početku je to trebalo da bude periodičan priručnik za potrebe starešina koji su rukovodili časovima informacija koji su se redovno održavali u svim osnovnim jedinicama. Sa štampanjem francuskog izdanja, 21 oktobra, časopis *Army Talks* proširio je svoj prvobitan delokrug rada i pretvorio se u časopis za prenošenje borbenih iskustava na vojnika. Tiraž toga časopisa stalno je rastao dok, konačno, nije dostigao 300.000 primeraka.

Informativni materijal takođe je objavljivan. Tu su spadale i razne brošure namenjene vojnicima koji su se privremeno vraćali u Ameriku na tridesetodnevnu dužnost kao i uputstva za vojnike koji su stizali na Evropsko ratište. Razdeljeno je i mnogo informativnog materijala koji je primljen od ministarstva rata.

4 jula 1943 godine radiomreža američkih oružanih snaga otpočela je rad sa sedam emisionih stanica jačine 50 vati koje su međusobno bile povezane telefonskom mrežom. Taj se lanac stalno širio dok, konačno, nije obuhvatio 44 radiostanice koje su punih petnaest časova na dan emitovale svoj program. Objedinjena radioslužba (program savezničkih ekspedicionih snaga) započela je sa emisijama na jedan dan posle *D* dana. Stanice radiomreže

američkih oružanih snaga dejstvovale su u Parizu, Marselju i Dižonu i sa Prvom i Sedmom američkom armijom. Uz pomoć stanice Britanske radiokompanije (*BBC*) u *Star Pointu* u Engleskoj, emisije radiomreže američkih oružanih snaga bile su usmerene u pravcu Persiskog Zaliva i kablom su prenošene na drugu stranu zaliva gde su ih prihvatali prijemnici američke službe veze i relejnim putem prenosili do Nju Delhija, odakle su ponovo telefonom prenošene do jedinica na Kinesko-burmansko-indiskom ratištu.

Što se tiče razonode, pretstave takozvanih „džip ekipa“ bile su uspešan pokušaj. One su imale za cilj ne samo da se razonoda pruži vojnicima na frontu, već i izolovanim jedinicama. Te su se ekipe sastojale od tri vojnika-artista, obično po jednog komičara, igrača i muzičara. Oni su putovali u džipu, dok su muzički instrumenti i ostali pribor bili u prikolici od četvrt tone koja je mogla brzo da se pretvori u pozornicu. Artisti su sami održavali vozila i upravljali njima. Imali su mikrofon koji se napajao energijom iz baterija džipa. Svaka pretstava takve jedne artističke ekipe pružala je 45 minuta razonode. Pojedine ekipe mogle su i da se kombinuju u veću trupu od 9 do 18 ljudi, ukoliko bi to bilo potrebno za izvođenje nekog dužeg programa.

Prvo logorsko pozorište američke vojske (*USO*) stiglo je u Veliku Britaniju avgusta meseca 1942 godine, a *D* dana radilo je 27 ovakvih pozorišta. Prvo od njih stiglo je u Francusku 45 dana posle *D* dana. Takvo pozorište od 22 artista dalo je svoju prvu pretstavu na otvorenoj obali istog dana kada se iskrcalo. Za ovim su došla i druga logorska pozorišta. Mnoga od njih pratila su borbene jedinice na njihovom putu kroz Francusku pružajući im razonodu za vreme kratkih perioda odmora. Često se dešavalo da su se pretstave održavale na udaljenju od svega jedne milje od neprijatelja i to pod vatrom.

Uprava za bioskope raspolagala je i izdavala više od pet hiljada zabavnih filmova od 16 milimetara. Pored toga, bilo je još i informativnih i poučnih filmova, zatim iz oblasti vojne nastave, dokumentarnih borbenih biltena i novosti.

5 aprila 1945 godine Uprava za specijalne službe i informacije bila je podeljena u dva odvojena odeljenja pri štabu Komande pozadine na Evropskom ratištu i to u ode-

ljenje za informacije i nastavu i odeljenje za specijalne službe.

Odeljenje za obaveštavanje javnosti objavljivalo je putem članaka u novinama i časopisima, putem radija, slika i filmova, dnevne uspehe pozadine i celokupnog Evropskog ratišta.

Svake nedelje odeljenje za obaveštavanje javnosti — otsek za štampu, slalo je uredništvima pojedinih novina i radiostanicama u Sjedinjenim Američkim Državama prosečno 5.000 članaka koji su opisivali doživljaje nekih trideset hiljada vojnika. Evo tipičnih naslova takvih članaka: „Junak iz Hartforda dobija Srebrnu zvezdu"; „Čikažani iz 78 divizije krče sebi put u Rot"; „Narednici artiljerisko-tehničke službe iz Mičigena prelaze Rajnu"; „Mladić iz Helene ubrzava snabdevanje"; „Vojnik iz Sen Lujsa postao desetar".

Ovi napisi dolazili su od vojnika-dopisnika iz pojedinih pešadiskih divizija, iz devet baza pozadine i odeljenja za tehničke informacije raznih snabdevačkih službi.

Iskusni novinari u otseku za štampu redigovali su i prerađivali ove članke. Civilni radnici su ih umnožili i svake nedelje slali do 35.000 dnevnih listova, radioprograma i časopisa. Godine 1944 otsek za štampu poslao je ukupno 658.000 članaka objavljujući na taj način mišljenje 1,034.332 vojnika. Ti članci obrađivali su sve momente života vojnika.

Otsek za radioslužbu u odeljenju za obaveštavanje javnosti slao je u Ameriku svake nedelje prosečno 500 ploča snimljenih intervjua pojedinaca. Intervjuisani su vojnici na frontu i u pozadini. Pored toga, taj otsek je sastavljao petnaest programa o aktuelnim događajima izvesnih radiostanica koje su zahvatale ceo Kontinent, kao i program časa oružanih snaga koji se prenosio svake nedelje.

Pisanu reč i govor pratile su slike. Jedan vojnik iz baze u Bretanji snimio je ranjenike dok im se ukazivala pomoć u evakuaciskim i opštim bolnicama i na bataljonskim previjalištima za vreme borbi oko Bresta. Da bi upotpunio svoju seriju slika u tom pravcu, potrebna mu je bila i slika koja bi prikazivala ukazivanje prve pomoći u samoj borbi. Postojala je samo jedna mogućnost da dođe do takvog jednog snimka. Naoružan jedino svojim fotografskim aparatom dovukao se potrbuške do mesta gde je jedan bolničar klečeći previjao ranjenika. Međutim,

on nije primetio nemačkog strelca koji ga je uzeo na nišan i ubio.

Ovakvi fotografi snimali su takve stvari koje su svetu u Americi pokazivale kako Amerikanci u ratu, daleko od svojih kuća, obavljaju svoje dužnosti i provode časove odmora. Otsek za fotoslužbu odeljenja za obaveštavanje javnosti izdavao je nedeljno prosečno po 200 aktuelnih snimaka o opštim događajima. Pored toga, oko 500 slika upućivano je nedeljno listovima koji su izlazili u raznim gradovima Amerike, na kojima su se mogli videti vojnici iz tih gradova u raznim momentima ratovanja u Evropi.

Odeljenje za obaveštavanje javnosti obavljalo je i druge poslove. Kada je, naprimer, nastala oskudica u automobilskim gumama, otsek za specijalne zadatke Odeljenja za obaveštavanje javnosti bio je pozvan da organizuje akciju za štednju toga materijala. Otštampano je hiljadama plakata, duž drumova su nikli raznorazni znaci, sastavljeni su radioprogrami i aktuelni članci po novinama koji su potsticali vojnike da to shvate i privedu u delo. Posledica toga bila je da je znatno veća pažnja obraćena na sve propise u vezi opravki automobilskih guma pre nego što bi dotrajale i uopšte, na njihovo čuvanje.

Otsek za specijalne zadatke odeljenja za obaveštavanje javnosti imao je i zadatak da održava vezu sa savezničkim i američkim informativnim agencijama i da savezničku štampu i radiostanice snabdeva obaveštenjima o američkoj vojsci.

Ali, glavni posao oko obaveštavanja o ratnim događajima prepušten je civilnim ratnim dopisnicima. Odeljenje za obaveštavanje javnosti snabdevalo ih je ovim podacima i pomagalo. Tehnički otsek Odeljenja za obaveštavanje javnosti starao se o tome da dopisnici dobiju informacije koje su želeli. Taj otsek organizovao je obilaske pristaništa, bolnica, slagališta i drugih ustanova. On je organizovao intervjue sa generalima i običnim vojnicima. Taj je otsek davao obaveštenja i o stvarima koje su bile utonule u brzom razvoju događaja, stavljajući ih na raspoloženje korespondentima. On je organizovao konferencije za štampu gde su dopisnici mogli da postavljaju pitanja od opšteg interesa i tu su dobijali odgovore na ta pitanja. To su bile konferencije za štampu kao, naprimer, ona u vezi „Ekspresa crvena lopta", koja je otkrila svetu kako je snabdevanje moglo takvom brzinom da prati armije; ili konferencija u vezi pristaništa na kojoj je iznet

ceo istorijat Šerbura i obala; ili ona o ljudskom potencijalu i mnoge druge.

„Narod želi da zna i on ima pravo da zna; Odeljenje za obaveštavanje javnosti stara se da on to i dobije“, bilo je geslo Odeljenja za obaveštavanje javnosti.

Američki crveni krst vršio je razne poslove i pružio znatna sredstva oružanim snagama uključujući rad na bojištu, klubove, kantine na automobilima, službu po bolnicama, bioskope na automobilima, pomoć za zarobljenike, pomoć za građane, zabave, razonode i sportske programe.

Do juna 1945 godine Američki crveni krst obrazovao je oko 400 klubova sa 50.000 kreveta za vojnike i oficire na Evropskom ratištu. U toku poslednjih šest meseci 1944 godine, Crveni krst je razdelio samo u Velikoj Britaniji preko 27,000.000 toplih i hladnih obroka. Za isto to vreme 163 kantine na automobilima razdelile su preko 30,000.000 krofni i 11,000.000 šolja kave.

Bolnička služba Američkog crvenog krsta upotpunjavala je sanitetsku službu oružanih snaga na taj način što je preuzela brigu o izvesnim ličnim potrebama pacijenata kako bi se osećali kao kod svoje kuće. Ona je primila na sebe staranje o pojedinačnom fizičkom stanju, kao i o dozvoljenim razonodama od strane lekara u slobodnim časovima. Akcija Crvenog krsta obuhvatala je 235 bolnica sa osobljem od 1.136 ljudi.

Raspodela paketa sa hranom za savezničke ratne zarobljenike, u logorima u Nemačkoj, za koje su savezničke vlade plaćale preko 100,000.000 dolara godišnje, vršio je Američki crveni krst. Usto, razdeljeno je još i 80.000 garnitura potreba za zarobljenike koji se puštaju iz ropstva. Više od 60.000 pisama mesečno slato je posredstvom Američkog crvenog krsta zarobljenicima i njihovim porodicama. Crveni krst je delio velike količine lekova kao, naprimer, 23,000.000 jedinica insulina koje su date Francuskom crvenom krstu. Više od 3,000.000 delova odeće razdeljeno je u oslobođenim zemljama.

Američki crveni krst u saradnji sa Odeljenjem za specijalne službe starao se i za razonodu dajući orkestre za igru i priređujući pretstave po klubovima i bolnicama. Na taj način Američki crveni krst pružio je razonodu ukupnom broju od 2,500.000 ljudi. Oko 9.000 džez-orkestara bilo je formirano i snabdeveno instrumentima.

Računa se da je oko 4,435.487 osoba do 1 maja 1945 godine koristilo usluge Crvenog krsta. Do toga dana izdato je 9,000.000 besplatnih napitaka i 3,000.000 šolja kave.

Jedan od najvažnijih pojedinačnih činilaca u održavanju morala vojnika jeste pismo od kuće. Armiska poštanska služba i poštansko osoblje jedinica na Evropskom ratištu izvršavalo je ovaj svoj ogroman zadatak sa velikim uspehom. Uprkos svih teškoća prouzrokovanih činjenicom da su boračke jedinice često bile u pokretu, ipak je bilo moguće da 3,000.000 vojnika na Evropskom ratištu prime skoro tri puta više pisama nego što su primili vojnici Američkog ekspedicionog korpusa za isti vremenski period u toku 1918 godine.

U tromesečju oktobar, novembar i decembar 1944 godine, 2,715.000 vojnika sa Evropskog ratišta primilo je 256,000.000 pisama — što znači prosečno po jedno pismo dnevno. U istom tom periodu pošta, upućena u SAD, dostigla je 169,000.000 pisama. Ovi brojevi pokazuju jasnije no ma šta drugo, snagu veze kojom je američki vojnik na tuđem tlu bio vezan za svoj dom.

14

POPUNA LJUDSTVOM

Jedan od najupadljivijih kontrasta između invazione snage Napoleona 1803—1805, i američke vojske u Engleskoj 1942 do 1944, bio je u tome što je Napoleonova snaga neprekidno slabila i u pogledu morala i udarne moći, dok su naš moral i udarna snaga stalno rasli. Napoleon je započeo sa 167.000 najboljih vojnika Francuske, a kada je napustio svoj plan, imao je manje od 93.000 ljudi. Od toga broja jedna petina se nalazila po bolnicama, a kod ostalih duh je bio većinom veoma slab usled razornog dejstva neaktivnog dvogodišnjeg života u logoru.

Američka vojska je povećavala svoju snagu pred invaziju sve dok nije postala deset puta veća od Napoleonove. Uprkos teškoća koje su proizlazile otuda što je ta vojska bila daleko od svojih kuća i što je živela po logorima na jednom prenaseljenom ostrvu, ona je ipak uspela da postigne novi vojni rekord u pogledu zdravlja i morala.

Komanda pozadine ne bi mogla sebi da pripiše zaslugu za taj značajan uspeh, jer su za to bile prvenstveno nadležne same trupne starešine. Međutim, ne može biti nikakve sumnje u to da je i pozadina u velikoj meri doprinela tome.

Razonoda, hrana, smeštaj, odlična organizacija, poverenje u voćstvo, osećaj vojnika u potpunu opremljenost za jedan vrlo mehanizovan rat — svi ti faktori i mnogi drugi doprineli su da se moral američke vojske održi i poveća. Moral je u momentu invazije bio toliko visok da se svaki vojnik koji je iskrcan u Francuskoj, osećao potpuno siguran da ga neprijatelj ne može baciti u more.

Kada je invazija počela, gubici oficira i vojnika u borbama sa neprijateljem i od duševnih i fizičkih obo-

Oficiri, podoficiri i vojnici na evropskom ratištu

Ukupno:

3,065.505





Oficira — Podoficira i vojnika

Generala	432	Starijih vodnika	23.599
Pukovnika	2.609	Vodnika I klase	17.647
Potpukovnika	8.443	Tehničkih vodnika . . .	69.094
Majora	18.133	Štabnih vodnika	219.256
Kapetana	57.294	Vodnika	410.068
Poručnika	94.048	Desetara	638.381
Potporučnika	49.626	Vojnika I klase	958.596
Zastavnika	13.538	Vojnika	484.741
Ukupno	244.123	Ukupno	2,821.382

Ukupno brojno stanje na Evropskom ratištu bilo je na dan 30 aprila 1945 za 50% veće od brojnog stanja Američkog èkspediciònog korpusa 11 novembra 1918.

ljenja istakli su problem popune kao najvažniji od svih problema sa kojima se armija suočava. To nije bio samo problem brojne jačine armije već i njene moralne snage.

Popuna ljudstvom počev od *D* dana do dana pobede bila je:

Prva armija	342.648
Treća armija	245.980
Sedma armija	145.914
Deveta armija	94.655
Petnaesta armija	21.579
Pozadina	144.757
Ostalo[1])	74.919
	1,070.452

Osmog aprila 1945 godine u jednu jedinicu stigao je milioniti vojnik iz kontingenata za popunu otkako je, počev sa 1944 godinom, sistem popune stupio u dejstvo.

Gubici od dana iskrcavanja pa do dana pobede po divizijama bili su sledeći:

Jedinica	Borbeni gubici	Ukupni gubici
4 pešadiska divizija	21.530	30.934
9 pešadiska divizija	19.007	29.222
90 pešadiska divizija	18.679	26.210
29 pešadiska divizija	19.794	25.912
1 pešadiska divizija	15.134	25.586
80 pešadiska divizija	15.539	23.459
30 pešadiska divizija	17.166	23.173
2 pešadiska divizija	15.524	23.131
35 pešadiska divizija	14.804	21.548
5 pešadiska divizija	11.968	20.436
83 pešadiska divizija	14.660	20.424
28 pešadiska divizija	14.138	20.338
3 pešadiska divizija	12.258	19.432
79 pešadiska divizija	14.437	19.234
8 pešadiska divizija	12.856	18.315
26 pešadiska divizija	10.349	15.710
45 pešadiska divizija	9.049	15.383
36 pešadiska divizija	9.769	14.874
3 oklopna divizija	9.809	14.224
2 oklopna divizija	6.795	12.010
78 pešadiska divizija	7.809	11.215
104 pešadiska divizija	6.629	10.428
94 pešadiska divizija	6.005	10.121
99 pešadiska divizija	5.929	10.110
4 oklopna divizija	6.475	10.006

[1]) — Tu su uračunati i gubici i prevozi brodom za američko vazduhoplovstvo.

Jedinica	Borbeni gubici	Ukupni gubici
84 pešadiska divizija	7.051	9.770
95 pešadiska divizija	6.498	9.764
44 pešadiska divizija	5.078	9.547
6 oklopna divizija	5.549	9.462
101 padobranska divizija . . .	8.032	9.282
87 pešadiska divizija	5.604	8.939
100 pešadiska divizija	5.020	8.677
7 oklopna divizija	5.807	8.626
82 padobranska divizija . . .	6.580	8.248
102 pešadiska divizija	4.835	8.094
75 pešadiska divizija	4.143	8.086
103 pešadiska divizija	4.360	7.681
10 oklopna divizija	4.350	7.074
106 pešadiska divizija	5.135	6.657
63 pešadiska divizija	4.303	6.529
17 padobranska divizija . . .	5.555	6.527
70 pešadiska divizija	3.664	6.378
5 oklopna divizija	3.290	6.223
9 oklopna divizija	3.564	4.879
11 oklopna divizija	3.193	4.665
12 oklopna divizija	3.186	4.636
76 pešadiska divizija	2.947	4.595
42 pešadiska divizija	3.421	4.579
14 oklopna divizija	2.886	4.104
69 pešadiska divizija	1.495	2.620
8 oklopna divizija	1.498	2.394
66 pešadiska divizija	1.450	2.321
1 vazdušnodesantna operativna grupa	1.406	1.414
89 pešadiska divizija	995	1.337
65 pešadiska divizija	1.180	1.317
97 pešadiska divizija	948	948
71 pešadiska divizija	655	846
13 padobranska divizija . . .	12	187
20 oklopna divizija	97	206
13 oklopna divizija	493	584
86 pešadiska divizija	635	733
16 oklopna divizija	0	14
	440.037	659.276

Vazduhoplovstvo je imalo svoj zaseban sistem popune i kada je, početkom 1945 godine, kod suvozemnih snaga oskudica u ljudstvu postala veoma ozbiljna, vazduhoplovstvo je uputilo 21.193 vojnika koji su bili fizički sposobni za napornu službu u pešadiji i artiljeriji. U taj broj ulazili su i protivavionci koji su dodeljeni jedinicama poljske artiljerije.

Da bi se popunile praznine prouzrokovane ovim teškim gubicima, morala je da postoji efikasna organizacija koja će stalno održavati maksimalnu jačinu borbenih jedinica.

Plan izvršenja popune ljudstvom u Drugom svetskom ratu razlikovao se delimično od plana koji je naša armija primenjivala u Prvom svetskom ratu, a takođe i od plana kod Nemaca.

U Drugom svetskom ratu ljudstvo za popunu upućivano je neposredno divizijama na bojištu. U Prvom svetskom ratu nekoliko američkih divizija koje se nisu nalazile na bojištu, bile su svedene na minimum zbog toga što su davale popunu divizijama u prvoj liniji. Način popune iz dopunskih divizija odnosio se samo na jedinice u Francuskoj. Ljudstvo, predviđeno za popunu, dolazilo je do divizija neposredno iz Amerike. Nemci su, naprotiv, u oba rata primenjivali sistem povlačenja divizija sa bojišta i njihovu ponovnu popunu u pozadini.

Američki sistem koji je primenjivan u Drugom svetskom ratu počivao je na tačno regulisanom prilivu svežih vojnika na front, slično doturu potreba za snabdevanje. I zaista, dopunske trupe su „lagerovane" kao što se lageruju ostale potrebe snabdevanja, a to će reći, bile su ešelonirane po dubini, duž komunikaciskih linija, počev od administrativne osnovice pa do prednjih linija.

Na Evropskom vojištu održavao se stalno dopunski rezervoar od prosečno 100.000 ljudi. Ovaj se rezervoar popunjavao iz centara za obuku i rezervoara ljudstva u Americi. Rezervoar dopune bio je odmeren po broju i vrsti ljudstva tako da je mogao da udovolji predviđenim potrebama raznih rodova i službi armije. Dopuna je pristizala iz sledećih izvora:

Unutrašnjost državne teritorije	536.048	43.3%
Povratnici (ranjenici iz bolnice)	702.938	56.7%
Ukupno	1,238.986	100 %

Do 24 aprila 1944 godine svaki vojnik iz kontingenata za popunu bio je, od trenutka kada je napustio centar za obuku u SAD, pa sve do njegovog dodeljivanja nekoj borbenoj diviziji, pod Komandom pozadine. Posle 24 aprila 1944 godine on je potpao pod komandu pomoćnika vrhov-

Borbeni gubici na Evropskom ratištu

	Prvi svetski rat do 1 juna 1919	Drugi svetski rat do dana pobede
Poginulo u borbi	34.785	98.812
Umrlo od rana	14.713	15.140
Ranjeno . . .	205.690	373.018
Zarobljeno . .	4.480	24.738
Nestalo . . .	1.609	42.278
	261.277	554.031

nog komandanta Evropskog ratišta koji je istovremeno bio i komandant pozadine. Pomoćnik vrhovnog komandanta rukovodio je popunom preko posebne ustanove koja je najpre nosila naziv „Dopuna suvozemnih snaga“ (*Ground Force Replacement System*), a kasnije je reorganizovana pod imenom „Dopunska komanda suvozemnih snaga“ (*Ground Force Reinforcement Command*, ili skraćeno *GFRC*). Dopunska komanda suvozemnih snaga starala se za popunu svih jedinica, sem jedinica vazduhoplovstva i ona je imala pod sobom četrnaest depoa. Svaki depo je imao tri do šest dopunskih bataljona sa po četiri ili više dopunskih četa. Ti depoi primali su vojnika — dopunca, starali se za njega, za njegov smeštaj, odevanje, ishranu i obuku i to za sve vreme dok je čekao raspored.

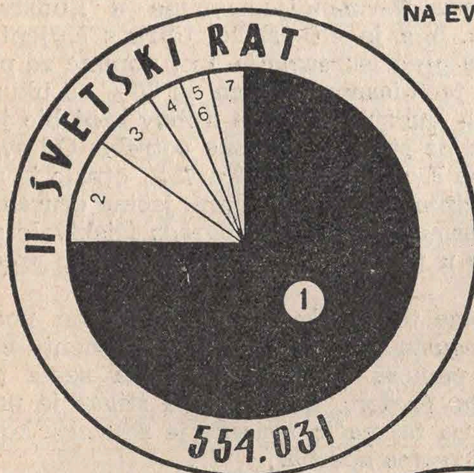
Ako je vojnik, određen za dopunu, bio pešak, on se obično ne bi dugo zadržavao u dopunskoj komandi, pošto su gubici kod pešadije bili veliki. A ako je bio neki visokospecijalizovani stručnjak, mogao je da ostane u depou prilično dugo.

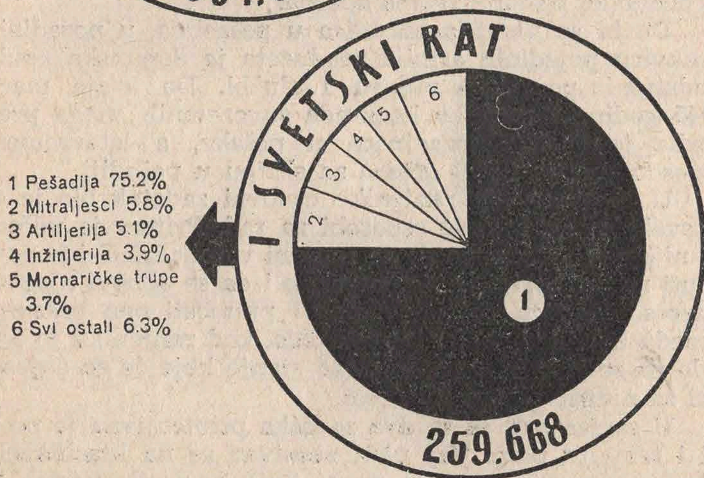
Da bi se korpusu I linije pružila podrška (korpus je bio sastava dve ili više divizija sa pridatim delovima), pozadi njega obično bi se nalazio po jedan dopunski bataljon, koji doduše nije bio pod njegovom komandom. Iz tih istaknutih dopunskih bataljona ljudstvo je dodeljivano i slato direktno u boračke jedinice. Istaknuti dopunski bataljoni popunjavani su iz istaknutih dopunskih depoa, — po jedan pozadi svake armije.

Da bi se istaknuti dopunski depoi neprekidno snabdevali ljudstvom, postojao je jedan međudepo na severu za popunu Prve i Devete armije, a jedan na jugu za popunu Treće i Sedme armije. Jedanaesti dopunski depo bio je namenjen za Petnaestu armiju koja je počela da dejstvuje marta meseca 1945 godine pod komandom generala Džeroa.

Amfibiske operacije prema Normandiskom Poluostrvu zahtevale su specijalne planove za iskrcavanje dopunskog ljudstva na obalu, a za potrebe u toku prve dve kritične nedelje. Za prvih pet dana, dopunske jedinice je pretstavljalo prekobrojno pridato ljudstvo — koje se iskrcalo zajedno sa napadnim divizijama i ljudstvo inžinjeriskih specijalnih brigada. Počev od petog pa sve do četrnaestog dana po iskrcavanju, popunu su pretstavljala pripremljena „odeljenja“ jačine 250 ljudi, koja su automatski upući-

GUBICI PO RODOVIMA I SLUŽBAMA NA EVROPSKOM RATIŠTU





vana po unapred određenom planu koji je odobrio komandant Prve armije.

Baš kada se pojavila oskudica u izvesnim potrebama, kao u benzinu i artiljeriskoj municiji, po izbijanju Amerikanaca sa poluostrva Normandije, popuna u ljudstvu, naročito u pešacima, bila je vrlo slaba. Uprkos činjenice da je na dva meseca pred iskrcavanje broj popune za pešadiju u dopunskim jedinicama povećan na 70% od ukupnog broja dopunskog ljudstva, ipak je njihov broj bio još uvek mali s obzirom na stvarne borbene potrebe. Od svih borbenih gubitaka na Evropskom ratištu 75% otpalo je na pešadiju, koja je sačinjavala 30% ukupne jačine oružanih snaga. Borbe oko normandiskih živih ograda iziskivale su znatno veće gubitke u pešacima nego što je to bilo predviđeno.

Problem je postao toliko akutan da je jedne noći, početkom meseca avgusta 1944 godine, na Kontinentu celokupna zaliha za popunu pešadije strelcima spala na jednog jedinog borca. Srećom, idućeg jutra stigao je nov transport strelaca i na taj način spasena je situacija koja je mogla da postane veoma opasna.

Da bi se ublažila oskudica u pešacima, u pozadini i u okviru pojedinih armija preduzeta je dopunska obuka ljudstva iz pomoćnih rodova i službi. Do kraja marta 1945 godine Dopunska komanda suvozemnih snaga pretvorila je 60.000 pozadinaca u pešake, a istovremeno osposobljeno je i 859 oficira za službu u pešadiji.

U programu za ranjenike osnovni zadatak bio je da se svaki ranjenik opet osposobi za rad. Pritom je uočeno da nije samo dovoljno da se ranjeni vojnik izleči i ponovo uputi na dužnost. Bilo je potrebno i da se obnovi njegovo interesovanje za vojnički život i premosti ona praznina između bolnice i službe. Pored toga, kod ranjenika je trebalo da se stvori takvo duševno stanje koje će ga osposobiti za njegov posleratni život.

U saglasnosti sa ta dva zadatka primenjivan je prost ali i temeljit plan. Taj plan zasnivao se na klasifikaciji rekonvalescenata u četiri grupe koje su nosile nazive *D*, *C*, *B* i *A*. U grupu *D* spadali su pacijenti vezani za krevet koji su, međutim, bili sposobni za izvesne lakše vežbe. U grupu *C* dolazili su oni koji su se smatrali pokretnim pacijentima, ali su i nadalje bili podvrgnuti nekom aktuelnom lečenju, odnosno oni koji su redovno jedan deo dana morali da provedu u krevetima. Grupu *B* sačinjavali

su ambulantni bolesnici koji su se kretali u toku celog dana, ali su bili sposobni da učestvuju samo u jednom delu normalnih vežbi. U grupu A ulazili su oni vojnici koji su se nalazili u poslednjoj fazi potpunog ozdravljenja i koji su bili sposobni da se ponovo vrate na dužnost.

Kada bi se pacijent u dovoljnoj meri oporavio i kada bi se njegove potrebe za negom smanjile, on bi bio uklonjen iz neposredne bolničke atmosfere i upućen u jedno posebno odeljenje koje se još uvek nalazilo u sastavu bolnice. Tu bi on već počeo da učestvuje u vršenju normalnih vojničkih dužnosti. Tu je bolnički program predviđao određeno vreme za međusobnu diskusiju pacijenata o njihovim borbenim iskustvima, kako bi se ponovo potsetili važnih i pravilskih principa borbe. Pored toga, specijalne terapiske gimnastičke vežbe upražnjavane su u vidu sportova i drugih razonoda koji su organizovani zajedničkim naporima pojedinih odeljenja za specijalnu službu i Američkog crvenog krsta.

Ranjenicima je bilo dozvojeno da izaberu one vrste razonode koje bi im najviše odgovarale tako da su oni osnivali svoje sportske timove i davali svoje priredbe. Naravno, ovaj program mogao je da se primeni jedino kod ranjenika sa određenim vrstama povreda.

Drugi ranjenici kojima je bio potreban duži oporavak i specifičnije terapiske gimnastičke vežbe, poslati su do velikih rekonvalescentnih centara koji su bili predviđeni za pacijente kojima je bilo potrebno ponovno osposobljavanje pojedinih grupa mišića ili čitavog tela. Tamo su pacijenti bili raspoređeni u pet posebnih grupa, prema svom fizičkom stanju i sposobnosti da se pripreme za sledeću višu grupu.

Bilo je pacijenata koji su bili u stanju da se kreću po jednu milju u toku dana i da obavljaju svoje lične poslove, ali su pritom mogli da koriste samo neki organ ili deo tela u ograničenoj meri. Drugi su opet, bili sposobni da učestvuju u zajedničkim telesnim vežbama i da aktivno sudeluju u programu za razonodu. Jedna, pak, grupa bila je u stanju da pešači do jedne milje i da se bavi napornijim telesnim vežbama, dok rekonvalscenti iz te grupe nisu bili sposobni za duga pešaćenja. Druga je grupa bila u stanju da pešači 13—16 km i da vrši duge skokove i druge naporne vežbe. Najzad, tu je bilo i takvih koji su mogli da pešače 24 km i koji su fizički bili potpuno sposobni za službu u ratu.

Fiskulturni instruktori za ranjenike bili su odabrani među bivšim rekonvalescentima koji su prošli kroz istu tu obuku za vreme svog boravka u centru. Međutim, pre nego što su ovi postavljeni za instruktore, upućivani su u školu za obuku.

Stalne i opšte vojne bolnice na Evropskom ratištu rukovodile su programom obuke. Brojno stanje učesnika kretalo se od 174 u opštim do 365 u stalnim bolnicama, što je, u odnosu na broj kreveta, značilo 15 do 20% svih kreveta kojima su raspolagale bolnice na ratištu.

Što se tiče ratišta kao celine, teže povređeni vojnici imali su otprilike 50% verovatnoće da će ovim programom obuke biti osposobljeni da u potpunosti ponovo vrše svoje dužnosti. Od svih pacijenata koji su dolazili iz bolnica i prolazili kroz program obuke centra za rekonvalescente, 92% ponovo se vratilo na svoju dužnost.

15

BENZIN, NAFTA I MAZIVA

Snabdevanje benzinom, naftom i mazivima do početka invazije spadalo je u nadležnost 4 odeljenja (služba snabdevanja) štaba Vrhovne komande — G—4, a posle izvršenog iskrcavanja u nadležnost 4 odeljenja (G—4) Komande pozadine savezničke vrhovne komande. Međutim, zadatak raspodele benzina, nafte i maziva bio je podeljen na Upravu inžinjerije koja je podizala i rukovala naftovodima i benzinskim cisternama, na artiljerisko-tehničku službu i vazduhoplovstvo koji su se starali o tome da se na raznim mestima i u određeno vreme stvore baze, na službu snabdevanja koja je vršila raspodelu benzina, nafte i maziva svojim potrošačima i na transportnu službu koja je vršila prevoz benzina, nafte i maziva u kantama, tankovima i kamionima-cisternama.

Vojna naftovodna služba Komande pozadine Evropskog ratišta formirana je 23 septembra 1944 godine i ona je potpadala pod nadležnost načelnika inžinjerije koji je bio nadležan u pogledu tehničkog nadzora nad njom i za njen rad. Ta služba starala se za podizanje, održavanje i rad naftovodnih linija i za rinfuznu otpremu i slagališne uređaje. Ona je raspolagala sa pet naftovodnih linija koje su nosile nazive: Mala, Velika, Severna, Južna i linije u dolini reke Sene.

Radovi oko podizanja naftovoda započeli su četvrtog dana po izvršenom iskrcavanju. Toga dana pristupilo se konstrukciji Male linije kod Sen Onorin de Perta i Por-an-Besena gde je vršeno prekrcavanje. Ovom linijom snabdevala se Prva armija sve do pada Šerbura, gde su bila na raspoloženju mnogo veća i potpunija sredstva za iskrcavanje. Kod Sen Onorina pretakanje se vršilo iz dve podvodne linije prečnika 15 sm koje su bile produžene na

kopno 1.080 m od obale. Kod Por-an-Besena korišćene su dve podvodne linije koje su bile istovetne sa onima kod Sen Onorina. Pored toga, tamo je bilo moguće da se za vreme plime vrši pretakanje iz malih obalskih brodova-cisterni usidrenih uz Vest Mol.

23 juna Mala linija počela je da prima tečno gorivo iz brodova-cisterni. Pomoću specijalnih pumpi gorivo je prebačeno do jedne tačke koja se nalazila pravo na severu od mesta Sen Žan de Doj. To je bila, u to vreme, najistaknutija tačka do koje su naše snage doprle. Mala linija je mogla, u slučaju potrebe, da se blizu Sen Loa poveže sa Velikom linijom. Kada su uređaji za pretakanje i pretovar u Šerburu bili osposobljeni do te mere da su mogli da se koriste punim kapacitetom, onda se Mala linija isključivo upotrebljavala za raspodelu goriva vojnim jedinicama koje su ostale na ovoj prostoriji.

Mala linija bila je dugačka 60 km. Ona se, uglavnom, sastojala iz dvostruke i trostruke linije kako bi se njom istovremeno sprovodilo i gorivo za tenkove, kamione i avione. Ukupan kapacitet njenih tankova po slagalištima iznosio je 94.800 hektolitara. Sve tankove podigli su inžinjerci izuzev jednog francuskog tanka zapremine 6.720 hektolitara koji je mogao ponovo da se osposobi. 10 oktobra pristupilo se demontiranju Male linije da bi se naftovodi koristili na drugom mestu.

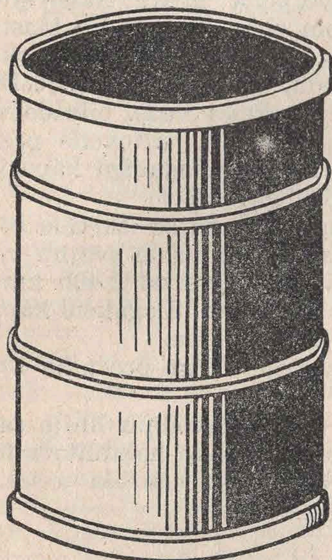
Rad na Velikoj liniji započeo je onoga dana kada je pao Šerbur. Inžinjeriska izviđačka odeljenja bila su veoma iznenađena kada su prilikom ulaska u grad zatekla lučke slagališne uređaje francuske mornarice za tečna goriva i za maziva u skoro potpuno ispravnom stanju. Odmah se pristupilo radovima oko raščišćavanja i ponovnog osposobljavanja svih tih uređaja. Tada su započeli i radovi na gatu Dik de Kerkvij radi podizanja uređaja za istovremeno pretakanje dva broda-cisterne nosivosti 10.000 tona.

Velika linija išla je prvobitno preko Kutansa u pravcu istoka. Ona je bila izgrađena čak do La E di Puita, a otuda se trasa pružala u pravcu istoka. To zalamanje značilo je da je naftovod vodio pravo ka džepu otpora Vir-Morten. Usled borbi koje su se tamo vodile, radovi na podizanju naftovoda zastali su punih dvadeset dana. Kada je džep bio likvidiran, nastavilo se sa radovima na izgradnji naftovoda do Šartra i Kubeza, južno od Pariza, koji je privremeno pretstavljao završnu tačku. Kasnije,

NAFTINI PROIZVODI

Sve iz Amerike

do 31 maja 1945



DRUGI SVETSKI RAT

Evropsko ratište

7,108.718

tona

Odnos između tonaže oba svetska rata pokazuje se kao

43 : 1

PRVI SVETSKI RAT 165.000 TONA



10 48,000.000 tona

1 marta 1945 godine, naftovod je nastavljen do Šalona na Marni, a 23 aprila prebačen je kod Majnca preko Rajne. Na istočnoj obali podignuta je stanica za pretakanje u kante i raspodelu tečnog goriva.

Velika linija obuhvatala je 2.400 km cevi prečnika 15 sm i raspolagala je sa 32.042 hektolitra zapreminskog prostora u slagališnim tankovima.

Padom Antverpena i njegovih lučkih postrojenja koja su bila u skoro potpuno ispravnom stanju, nametala se potreba izgradnje Severne linije. Taj sistem bio je projektovan linijom od Antverpena preko Mastrihta do Kelna. Ali, kada se sredinom zime dospelo do Mastrihta, trasa ove linije preinačena je i napravljen je zaokret u pravcu severoistoka ka Vezelu, blizu mesta gde je Deveta armija prešla Rajnu. Kada je sekcija Vezel bila dovršena, Severna linija obuhvatala je 304 km naftovoda prečnika 15 sm i 653 km prečnika 10 sm. Slagališni kapacitet u tankovima iznosio je 387.069 hektolitara.

Na jugu, invazione snage koje su se iskrcale u Marselju, bile su, takođe, neposredno praćene svojim vojnim naftovodima. Južna linija sastojala se od 1.400 km prečnika 10 sm i 856 km prečnika 15 sm. Slagališni kapacitet Južne linije iznosio je 605.042 hektolitra.

Linija u dolini Sene imala je 37 km prečnika 10 sm i 42 km prečnika 15 sm.

Slagališni tankovi tih pet naftovodnih linija sadržavali su u normalnim danima isto toliko hektolitara tečnog goriva koliko ih je američka vojska utrošila u toku čitavog perioda Prvog svetskog rata.

16

OSVRT UNAZAD NA VELIKU BRITANIJU

Jedan farmer u južnoj Engleskoj, uznemiren, probudio se posle spavanja, a zatim zevajući uzdigao se i pogledao kroz prozor. Bilo je to u praskozorje 1 juna 1944 godine. Neravnim seoskim putem kraj farmerove kuće prolazile su hiljade vojnika, a tvrdi gumeni đonovi njihovih cokula potmulo su odjekivali po putu. S vremena na vreme čuo se metalni zvuk kloparanja obešene opreme, a katkad i po neki prigušen smeh. U daljini mogla se čuti huka mnogih motora i lupanje guseničastih platna vozila na autoputu.

Sledeća tri dana beskrajne kolone vojnika kretale su se sa svih strana u pravcu nekih dvadeset britanskih pristaništa. Peške, vozovima i vozilima kretali su se Amerikanci, Kanađani i Britanci, ka Portsmautu, Vejmautu, Pulu, Torkeju, Briksemu, Dortmautu, Ternčapelu, Plimautu, Folmautu, Njuportu, Kardifu, Beriju, Svensiju i Tolbotu. Vozovi koji su po redu vožnje imali da saobraćaju prema Južnoj Engleskoj i primorju Velsa ukinuti su, a hiljade građana koji su hteli da putuju tim vozovima stajali su na stanicama i posmatrali kako prolaze vojni transporti.

Britanci su po poslednji put posmatrali vojnike koji su im došli preko mora, pošto je većina njih napuštala Britaniju zauvek. Jedno poglavlje istorije Američke armije imalo se sada završiti — poglavlje koga će se sećati stotine hiljada ovih Amerikanaca po dolasku u Francusku, a i kasnije po povratku u Ameriku, pa čak i sa ratišta na Pacifiku.

Koraci vojnika u cokulama označavali su kraj perioda priprema i obuka koji je započeo u Britaniji 19 maja 1941 godine. Toga dana, dok su Nemci još vodili svoj blic-

krig, stigli su u London specijalni posmatrači armije Sjedinjenih Država. Oni su došli da na licu mesta izvide i izvrše pripreme za slučaj ako bi Amerika trebalo preko Engleske da pošalje jednu armiju za borbu u Evropi. Ti Amerikanci nosili su civilna odela.

Istog popodneva posle napada na Perl Harbur, u Vašingtonu je izdato naređenje da sve vojno osoblje Sjedinjenih Država ima da nosi uniforme. Naređenje je stiglo u London u ponoć, a već sledećeg dana ujutru, tojest 8 decembra, Amerikanci su se prvi put pojavili na londonskim ulicama u uniformama na koje su se Britanci već za nekoliko nedelja potpuno navikli.

Skoro preko noći fragmentarni plan na kome su radili specijalni posmatrači, počeo je da dobija svoj definitivan oblik u mnogo širem planu koji je, na kraju, nazvan „Bolero". Ovaj je, pak, sadržavao detalje o prikupljanju velike vojne snage u Britaniji za invaziju. Po tom planu Komanda pozadine imala je da igra glavnu ulogu do 6 juna 1944 godine, tojest do dana kada je bilo predviđeno da se borbene snage koje će pozadina prevoziti, hraniti, smeštati, oblačiti, naoružavati i opremati, iskrcaju i obrazuju front u Francuskoj i Nemačkoj.

Prvi američki vojnici koji su prešli Atlantik po američkoj objavi rata došli su u Irsku. Ta prethodnica jačine 18 oficira i 18 vojnika sakupila se na Novu godinu 1942 u Njujorku da bi krenula preko mora i izvršila pripreme za potrebe jedne američke armije u Severnoj Irskoj. Oni su otišli iz Njujorka za Sen Džon u Nju Brunsviku i otuda norveškim parobrodom otplovili u Škotsku.

Želelo se da njihov put ostane u tajnosti i u Glazgovu vojnici su izašli da kupe civilna odela. Iz nekog nepoznatog razloga rečeno im je da ne kupuju civilne cipele. Agentima gestapoa nije bilo nemoguće da otkriju ko su, ustvari ti mladi Amerikanci, koji teškim koracima u vojničkim cipelama i na brzu ruku odeveni u civilna odela, prolaze ulicama.

Pokušaj Škotlanđana da pretstavnicima prvih ekspedicionih snaga u Drugom svetskom ratu prirede zvaničan doček, završio se neuspehom. Bilo je predviđeno da se pri poseti tih Amerikanaca zamku Roznitu postroji počasna straža. Međutim, ta im se namera izjalovila usled toga što dolazak Amerikanaca nije bio tačno određen. Šest puta je, valjda, krenula opremljena počasna straža po jakoj kiši da zauzme svoja mesta kad god bi se kakav ča-

mac pojavio na jezeru Loks. Kada je, najzad, prilikom poslednjeg izlaska, straža srela samo dva polupijana radnika koji su se teturali iz jednog motornog čamca, dalji pokušaji u ovome obustavljeni su.

U Severnoj Irskoj zvanični doček kao i doček koji su priredili građani bio je topao i Amerikanci su za sve vreme svoga boravka primani vrlo gostoljubivo.

Posle pomeranja koncentraciske prostorije iz Severne Irske u samu Englesku, započeo je nagli priliv američkih snaga. Amerikanci su stizali u hiljadama, a zatim u desetinama hiljada. Konačno, Amerikanaca, čiji su posmatrači u početku zauzimali samo jednu jedinu zgradu na trgu Grovner u Londonu, bilo je toliko da su u Velikoj Britaniji zauzimali 3.000 zgrada u 1.108 gradova i sela.

Sam zadatak prebacivanja trupa u Veliku Britaniju bio je ogroman. Ukupno je, u vremenu od 7 decembra 1941 do 1 juna 1944 godine, 1,671.010 vojnika prebačeno u Veliku Britaniju morem, a 84.273 vazdušnim putem. Od onih koji su stigli morem, 24% transportovano je brodovima „Kvin Meri“ i „Kvin Elizabet“. Ti brodovi koji su nosili ime dve kraljice prešli su 37 puta okean bez zaštite, pošto im je glavna zaštita od neprijateljskih podmornica bila njihova velika brzina. Rekordan tovar postigla je „Kvin Elizabet“ kad je odjednom prevezla 15.028 vojnika, odnosno čitavu 1 američku pešadisku diviziju.

Sedam drugih brodova u službi Saveznika vršilo je takođe prevoženje bez zaštite. Ti brodovi koji su imali odgovarajući udeo u koncentraciji američkih snaga, bili su: „Akvitanija“ koja je prevezla 71.908 ljudi; „Mauretanija“ 55.134; „Paster“ 24.018; „Il de Frans“ 21.200; „Andi“ 20.997; „Maripoza“ 9.475 i „Vejkfild“ 7.551. Ostale američke snage transportovane su u sporim konvojima pod zaštitom pomorskih snaga.

U početku, nagao priliv jedinica prouzrokovao je zbrku i dovodio do nesporazuma. Tako je jednom prilikom „Akvitanija“, na potpuno iznenađenje pristanišnih vlasti, stigla u Belfast, a pripreme za njen doček bile su izvršene u Glazgovu. Zatim, prilikom iskrcavanja generalu Ajzenhaueru i generalu Klarku nestao je lični prtljag.

Ali, to je bilo samo u početku. Transportna uprava brzo je organizovala službu i pokreti jedinica tekli su nadalje bez zastoja. Svaki detalj, pa čak i davanje potrebnih informacija ljudstvu uoči stizanja, bio je unapred razra-

đen. Za vreme puta preko okeana svaki vojnik primio je jedan štampan vodič kroz Britaniju. To je, ustvari, bila knjižica koja je sadržavala i takve podatke kao, naprimer, odnos između vrednosti dolara i funte, šta engleski narod voli a šta ne voli i upozorenja vojnicima da se uzdrže svakog hvalisanja o američkoj „superiornosti". U njoj su se nalazili i takvi detalji kao, naprimer, da se u Britaniji pivo kupuje u „pabu"[1]), da lekove prodaje *chemist* (kemist — apotekar) a u Americi *druggist* (dragist). Za ono što Amerikanci zovu *gasoline* (gasolin — benzin) Englezi kažu „petrol", a da *track* (trak — kamion) Englezi zovu *lorry* (lori). Svaki oficir primio je cirkular od strane komandanta pozadine u kome je predočeno da je u Engleskoj hrana racionirana i da je treba štedeti.

Sa davanjem ovakvih informacija američkim vojnicima, od kojih je većina po prvi put putovala u inostranstvo, nastavljalo se i u samim lukama gde su se jedinice iskrcavale. Tu su ih dočekivali konačari, sastavljeni od britanskih i američkih oficira koji su davali objašnjenja. U ime britanske vlade britanski oficiri poželeli su našim trupama dobrodošlicu i zahvalili se na doprinosu Amerike u ovom ratu.

Američki zakon o zajmu i najmu i uzvratni Britanski zakon o zajmu i najmu služili su kao osnova na kojoj je angloamerička saradnja u Velikoj Britaniji izgradila najveći arsenal u istoriji rata. Do kraja 1944 godine Sjedinjene Države isporučile su Velikoj Britaniji, prema izveštaju Lea Kraulija, administratora za spoljno-ekonomske odnose pred kongresom 20 februara 1945 godine, dobara i usluga u vrednosti od 15.317,106.000 dolara. Za uzvrat, oružane snage Sjedinjenih Država primile su do 1 oktobra 1944 godine dobara i usluga od Velike Britanije, Australije, Novog Zelanda i Indije u vrednosti od 2,826.000 dolara. Većina tih dobara odlazila je Komandi pozadine Evropskog ratišta za potrebe snabdevanja i opremanja američkih jedinica u Velikoj Britaniji.

U svome izveštaju kongresu, 24 novembra 1944 godine, pretsednik Ruzvelt definisao je Američki zakon o zajmu i najmu i uzvratne zakone Saveznika o zajmu i najmu kao sistem kombinovanog ratnog snabdevanja. On

---

[1]) Pab *(pub)* skraćeni izraz za *public house* (gostionica). Reč se upotrebljava samo u Engleskoj i nije poznata Amerikancima. — Prim. prev.

je rekao da neko upoređivanje isključivo novčane vrednosti svih tih dobara i usluga ni u kom slučaju ne može da pruži potpunu sliku vrednosti engleskog udela. Pretsednik je rekao: „Bilo bi potrebno da se hiljadu brodova upute preko okeana da bi se izmerilo sve ono što su naši ljudi primili na osnovu Britanskog zakona o zajmu i najmu". Po njegovom izveštaju vrednost dobara i usluga primljenih na osnovu toga zakona, izračunata pretvaranjem funti u dolare, ne bi mogla da povuče za sobom niže cene koje su vladale van Sjedinjenih Država, a od te razlike u cenama Amerika je imala veliku korist. U vezi toga on je naveo činjenicu da se jedna avionska guma prečnika 6,5 palaca (16,25 sm), čija je cena u Americi 350 dolara, u Velikoj Britaniji mogla dobiti za 160 dolara; padobran, čija je vrednost u Americi 165 dolara, stajao je u Britaniji samo 135 dolara, dok je jedna vojnička bluza koštala 5,60 dolara umesto 6,10 dolara u Americi.

Prema ovom izveštaju izvori iz kojih su popunjavane tekuće potrebe američke vojske na Evropskom ratištu u vremenu od 1 juna 1942 do 30 juna 1944 bili su sledeći:

	Primljeno od Velike Britanije na osnovu Britanskog zakona o zajmu i najmu	Materijal iz Amerike
Služba snabdevanja	63%	37%
Inžinjerija	58%	42%
Sanitetska služba	49%	51%
Hemiska služba	25%	75%
Služba veze	22%	78%
Vazduhoplovstvo	21%	79%
Artiljeriskotehnička služba	4%	96%
Transportna služba	3%	97%
Ostalo	31%	69%

Gornji podaci se zasnivaju na bruto tonaži u tonama brodskog prostora i njima nisu obuhvaćeni ni građevinski radovi, niti benzin.

Program građevinskih radova koji je izveden za potrebe američke vojske u Velikoj Britaniji bio je toliko zamašan da je u jednom momentu za njegovo izvršenje bila angažovana skoro trećina celokupnog građevinskog kapaciteta Velike Britanije. Ukupna težina materijala koji je utrošen na građevinske radove za potrebe američke vojske u Velikoj Britaniji procenjena je na 26,096.698 tona. U ovom gigantskom poslu učestvovao je veći broj službi pozadine i to u raznom stepenu, bilo za

pripremanje i planiranje, ili za kontrolu i samo izvođenje radova. Glavni teret pao je, naravno, na inžinjerce.

Zaista, izvođenje tih radova i pripremanje svih potrebnih objekata pokazalo se kao najveći posao pri uspostavljanju baze za američke jedinice u Velikoj Britaniji. Ministarstvo rata prenelo je na inžinjerce nadležnost za planiranje i kontrolu toga programa koji se granao u četiri glavne kategorije — logori i ostale gradnje za smeštaj, bolnice, slagališta, aerodromi i drugi objekti za potrebe vazduhoplovstva.

Do 1 maja 1944 godine svi delovi toga programa, izuzev programa za izgradnju bolnica, bili su izvršeni sa 95%, a program za izgradnju bolnica bio je ispunjen sa 88%. 31 maja izgradnja bolnica dostigla je 94%, a ostali zadaci kretali su se od 97 do 99% ispunjenja predviđenog plana. Do juna meseca čitav program obuhvatao je 150.000 zgrada i 50.000 šatora. Vrednost svih tih objekata procenjena je tada na 991,441.000 dolara. Od toga je otpalo 604,778.000 dolara na novopodignute objekte, a 386,663.000 dolara na postojeće objekte koje su Englezi ustupili američkoj vojsci.

Za potrebe boračkih delova i pozadinskih ustanova bilo je do 1 maja 1944 godine pripremljeno: objekata za smeštaj 1,182.758 vojnika; bolničkih objekata za 119.100 ljudi; 1,849.181 m^2 pokrivenih slagališta i radionica; 4,026.903 m^2 nepokrivenih slagališta i cisterni za prijem 173.325 tona benzina, nafte i maziva; slagališta za prijem 448.100 tona municije; pripremljenog prostora za parkiranje 48.350 vozila i 430 km puteva i železničkih pruga.

Za Osmo i Deveto vazduhoplovstvo uređeno je do 1 juna 1944 godine ukupno 129 aerodroma. U taj broj uračunate su 42 bombarderske baze, 11 baza za srednje bombardere i 31 baza za lovačke avione.

Pored toga, uređene su tri vazduhoplovne baze, sedam centara za popunu pilota i letačkog osoblja, dva aerodroma za izviđače i jedan aerodrom za fotoizviđače, 19 aerodroma za transportne avione, 11 isturenih letilišta i dva aerodroma za razne potrebe. Podignuti su, takođe stanovi za smeštaj 453.883 čoveka iz sastava vazduhoplovstva. Slično tome, do 1 juna pripremljeno je za potrebe ova dva američka vazduhoplovstva 772.870 m^2 slagališta i radionica, a pored toga još i cisterne za prijem 50.400 tona tečnog goriva.

Ova delatnost proizilazila je iz kombinacije izgradnje od strane američkih inžinjeraca i izgradnje Britanaca i preuzimanjem od Engleza već postojećih instalacija. Mada su američki inžinjerci obavili veliki deo građevinskih radova, ipak su znatno veći deo izvršili Englezi.

U programu pripremanja smeštaja oružanih snaga i pozadinskih delova, Englezi su ustupili 40% svih objekata za stanovanje i uz to sagradili još 30%. Ostalih 30% podigli su američki inžinjerci. Englezi su nam u svojim bolnicama ustupili 10% bolničkih postelja i omogućili samostalan smeštaj za još 67%. Za ostala 23% postarali su se naši inžinjerci.

Što se tiče pokrivenog slagališnog i radioničkog prostora, Englezi su ustupili 67% i sazidali 20%, a naši inžinjerci ostalih 13%. Nepokrivenih slagališta i betoniranih površina Englezi su ustupili 51%, a sazidali 13%, a inžinjerci su podigli ostalih 36%. U pogledu smeštaja municije Englezi su ustupili prostor za smeštaj 33% i izgradili postrojenja za smeštaj 27%, a na naše inžinjerce otpalo je 40%. Putevi i železnice nisu bili dobiveni. U njihovoj izgradnji učestvovali su Englezi sa 68 i američki inžinjerci sa 32%.

Pri izgradnji slagališnih postrojenja za smeštaj tečnih goriva i maziva i popločanih prostora za parkiranje vozila, američki udeo bio je u dva slučaja veći od onoga što su Englezi sagradili, odnosno predali (od objekata koji su već postojali). Inžinjerci su podigli 95% objekata za smeštaj tečnih goriva i maziva, a Englezi su ustupili 2 i podigli 3%. Inžinjerci su sagradili 81% popločanih prostora za parkiranje voznog parka, a Englezi su ustupili 15 i izgradili 4%. Inžinjerci su podigli znatno veći broj novih objekata gradeći logore, slagališta za municiju, nepokrivena slagališta i popločane prostore, nego što su to uradili Englezi. Za potrebe vazduhoplovstva Englezi su predali više aerodroma nego što su ih Amerikanci izgradili. Inžinjerci su, doduše, neke od preuzetih aerodroma proširili i preuredili, ali je broj aerodroma koje su oni sagradili iznosio manje od 10%.

Oficiri pojedinih službi snabdevanja učestvovali su u radnim konferencijama američko-britanskog štaba koji je radio na razradi planova za snabdevanje pri izvršenju invazije. Ti su poslovi za neko vreme bili prekinuti pripremama za invaziju Severne Afrike. Kasnije, pripreman je plan koji je trebalo da važi u slučaju ako bi Nemačka

iznenada poklekla usled bombardovanja iz vazduha. Po tom planu invazija Evrope trebalo je da se izvrši brzo, bez izvođenja napada iskrcavanjem. Sva potrebna naređenja za ovo bila su razrađena i poslata kome treba tako da je plan mogao brzo da stupi u dejstvo.

Specijalne pripreme i obuka za izvršenje invazije vršene su u velikim razmerama.

Da bi se uvežbala projektovana obimna operacija, izrađena je, u jednoj oblasti južno od Torkeja, poznatoj pod imenom Sleptonska Peščara, detaljna kopija uslova onih delova normandiske obale na kojima se predviđalo iskrcavanje. Tu smo, u potpunosti, preuzeli izvestan broj naseljenih mesta. Njihovi stanovnici bili su preseljeni na druga mesta. Da bi vežbe za invaziju bile što vernije, inžinjerci su podigli bunkere, raspleli bodljikavu žicu i postavili ista onakva minska polja kakva su izviđački delovi uočili na normandiskoj obali. Potom su svi elementi koji su predviđeni da učestvuju u invaziji nastali da prouče i savladaju svoju ulogu baš onako kako će je izvršavati na dan iskrcavanja.

Prva proba poznata pod imenom „Vežba patka", izvršena je decembra 1943 godine. Ova vežba bila je naročito korisna zato što je ukazala na potrebu bolje tehnike obezbeđenja i na važnost raspoređivanja slagališta bliže logorima u polaznim rejonima, kako bi moglo da se udovolji svim onim potrebama operativnih snaga koje se javljaju u poslednjem trenutku.

„Vežba lisica", početkom marta, bila je još uspešnija. Naročita pažnja obraćena je ponovo na obezbeđenje. Komandanti pojedinih užih prostorija za prikupljanje kružili su avionima nad svojim sopstvenim logorima da bi se sami uverili da slaba kamuflaža otkriva neprijateljskim osmatračima koncentraciju trupa. Kasnije, u toku meseca marta, „Vežba dabar" ponovo je dokazala da pozadina još nije u potpunosti uspela da reši problem snabdevanja onim potrebama koje se javljaju u poslednjem trenutku. Ta vežba pokazala je, pored toga, da je potrebno da se preduzmu izvesne mere protiv onih komandanata operativnih grupa koji su bili skloni da svoju dužnost predaju potčinjenim komandantima pojedinih polaznih rejona i koji nisu poštovali postojeća naređenja da niko ne sme da napusti logore čiji se raspored čuvao u najvećoj tajnosti.

U vremenu od 24 do 28 aprila vršena je najzamašnija vežba pod imenom „Vežba tigar". Jedinice su se ukrcale

kod Torkeja, Dortmauta, Briksema i Plimauta. Utovareno je 2.200 tona materijala. Ova vežba dobila je veoma realan izgled kada su britanska civilna i američka vojna policija prekinule celokupan civilni saobraćaj. Ona je, međutim, postala odveć realna kada su ukrcane jedinice naletele na nemačke jurišne čamce koji su prouzrokovali 480 žrtava. Pa, ipak, trupe su iz ove vežbe izvukle koristi.

Posle ovih, bilo je još šest vežbi, poznatih pod imenom „Fabijus“, koje su trajale sve do 5 maja. U vežbama „Fabijus I“ do „Fabijus IV“ američke, britanske i kanadske snage vršile su kombinovane operacije. Vežba „Fabijus V“ sastojala se od operacija utovara i istovara koje su vršene na južnoj obali i na ušću Temze. „Fabijus VI“ bila je vežba namenjena jedinicama koje su bile određene za učvršćenje mostobrana. Čak i na ovim poznim probama uočene su i otklonjene mnoge greške koje su mogle da nas staju skupo.

Na kraju došla je vežba za vazdušnodesantne jedinice. U njoj je došlo do mnogih povreda padobranaca pri skoku. Međutim, baš te povrede pokazale su sanitetskom osoblju vazdušnodesantnih jedinica obim i prirodu njihovog zadatka, a verovatno da je ovo u velikoj meri smanjilo gubitke prilikom samog vazdušnog desanta.

Bilo je naređeno da 15 maja sve napadne jedinice, sve jedinice određene za zaštitu iskrcavanja i sve jedinice predviđene za obrazovanje mostobrana, napuste svoje logore sa šire prostorije prikupljanja i da krenu na užu prostoriju prikupljanja radi izvršenja poslednjih priprema. Na odeljku južne osnovice bilo je 110 takvih, specijalno podignutih logora uređenih za prijem 187.843 vojnika i 29.925 vozila. Na odeljku zapadne osnovice nalazilo se još 25 logora.

Ti logori pretstavljali su poslednju pripremu Komande pozadine uoči velikog zadatka. Svaki detalj bio je pažljivo predviđen. Tu je bilo, naprimer, 4.500 specijalno obučenih kuvara za logorske kuhinje. Obrazovana je straža od 2.000 stražara sa zadatkom da pazi da odmah posle izdavanja naređenja za zatvaranje logora niko sa strane ne sme da uđe, niti da napusti logor.

Pošto trupe nisu smele da koriste spremu koju su primile za desant, to je trebalo predvideti odvojeno snabdevanje. U logorima je svaki vojnik imao svoje ležište sa tri ćebeta. Skoro neprekidno prikazivani su filmovi kako bi vojnicima, u iščekivanju, vreme brže prolazilo.

Odeljenje za specijalne službe upućivalo je svoje artističke grupe i organizovalo razne razonode. Hrana je bila odlična, a moral visok, čak toliko visok da su se vojnici često šalili kako ih „tove za klanje". U jednom logoru vojnici, sećajući se svih vežbi kroz koje su prošli u svojim pripremama za stvarno iskrcavanje, dali su svoj „šifrovani" naziv za pretstojeću operaciju: „Vežba kupanja u krvi".
Svaki vojnik dobio je cigarete, slatkiše, gume za žvakanje, pilule protiv morske bolesti, tablete za prečišćavanje vode, dva rezervna obroka i pojas za spasavanje. Bilo je potrebno 19 kamiona za prenos tri milijarde francuskih franaka, potrebnih da se izvrši razmena britanskog novca koji se nalazio kod vojnika u francuski novac i isplatila akontacija od 4,03 dolara koju je svaki vojnik primio akonto plate.

U oklopnim vozilima doneta su dragocena dokumenta, najnovije sekcije obale na kojoj je trebalo da se izvrši iskrcavanje, poslednji podaci sa izviđanja normandiske obale i primerci poruke generala Ajzenhauera u kojima trupama želi srećan put i uspeh. Svako vozilo u logoru bilo je učinjeno nepromočivim da bi bilo sposobno za kretanje u slučaju „mokrog desanta". Svaki vojnik je pregledao svoje oružje i pažljivo premazao cipele specijalnim sredstvom za zaštitu od bojnih otrova. Svi su obukli odeću koja je, počev od rublja, bila hemiski impregnirana radi zaštite od bojnih otrova.

Zatim, na znak „napred" dat odozgo od Vrhovne komande savezničkih snaga, trupe su krenule sa svojih užih prostorija prikupljanja peške, kamionima i vozovima do određenih mesta za ukrcavanje. Izvršeno je ukrcavanje na brodove i ovi su se otisli od obale i uputili se ka zbornom mestu na Kanalu. Pozadi njih nalazila se najobimnija organizacija koja je najdetaljnije i najpažljivije pripremana.

U zoru 6 juna, Amerikanci koji su ostali u Južnoj Engleskoj bili su očevici nezaboravnog prizora. Od Britanije pa preko Kanala brazdali su nebo prvi delovi vazdušnodesantne invazije. Morem je plovila velika flota žureći se ka francuskoj obali, a nebo je bilo prekriveno transportnim avionima *S*-47. Svaki od tih aviona vukao je jedrilice, a stotine njihovih crvenih, belih i zelenih signalnih svetla treperilo je nebom.

Poglavlje o Velikoj Britaniji završilo se. Započeo je jedan od najsilnijih protivudara u istoriji.

17

DOPRINOS AMERIKE

U Kasa Longi *(Casa Longa)* u Sevilji postoje hiljade izbledelih žutih dokumenata koji sadrže istoriju bajki o španskoj slavi u Americi. Među njima nalazi se i jedan dokument o ukupnom blagu koje je za prvih dvesta godina preneto iz Amerike u Španiju, odnosno u Evropu, pošto je Španija imala monopol nad zemljama sa zlatnom valutom.

Ukupna vrednost toga blaga odgovarala bi iznosu sadašnjih 1.125,000.000 dolara. To je znatno manje od onoga što su oružane snage Sjedinjenih Država utrošile na Evropskom ratištu do dana pobede. Pritom, treba naravno uzeti u obzir i razlike u novčanoj vrednosti i kupovnoj moći kao i niz drugih razlika.

No i pored toga, to upoređenje u osnovi je tačno, pošto navedeni izdaci oružanih snaga ni u kom slučaju ne obuhvataju ukupan iznos materijalnih rezervi koje su potekle iz Amerike u ovaj deo Evrope. Oni čak ne obuhvataju ni sve izdatke u dobrotvorne svrhe.

Pored toga, prema izveštaju Sekretarijata načelnika finansiske uprave oružanih snaga, ovim izdacima nisu obuhvaćeni odbici od plata vojnika na Evropskom ratištu za kupovinu obveznica Ratnog zajma koji su na njihovom računu čuvani u Americi. Njima nisu obuhvaćene ni isplate porodičnih dodataka i onih delova vojničkih prinadležnosti koji su se po nalozima isplaćivali u samoj Americi. Njima čak nisu obuhvaćeni ni troškovi opreme i materijala koji su, u tom periodu, upućeni na ratište, a koji su bili nabavljeni u Americi. Ukratko, izdaci oružanih snaga pretstavljaju prosto novčane zalihe koje su utrošene na ratištu. Te novčane zalihe trošene su uz ograničenja

koja su sprečavala individualne izdatke jedinica u odnosu na privredu koju su zatekli.

Postoji još jedan način da se izmeri veličina učešća Novoga sveta u problemima Staroga sveta. To bi se moglo učiniti upoređenjem onog proizvoda, koji u većoj meri nego ma koji drugi, pretstavlja ključ za vođenje mehanizovanog rata, a to je nafta.

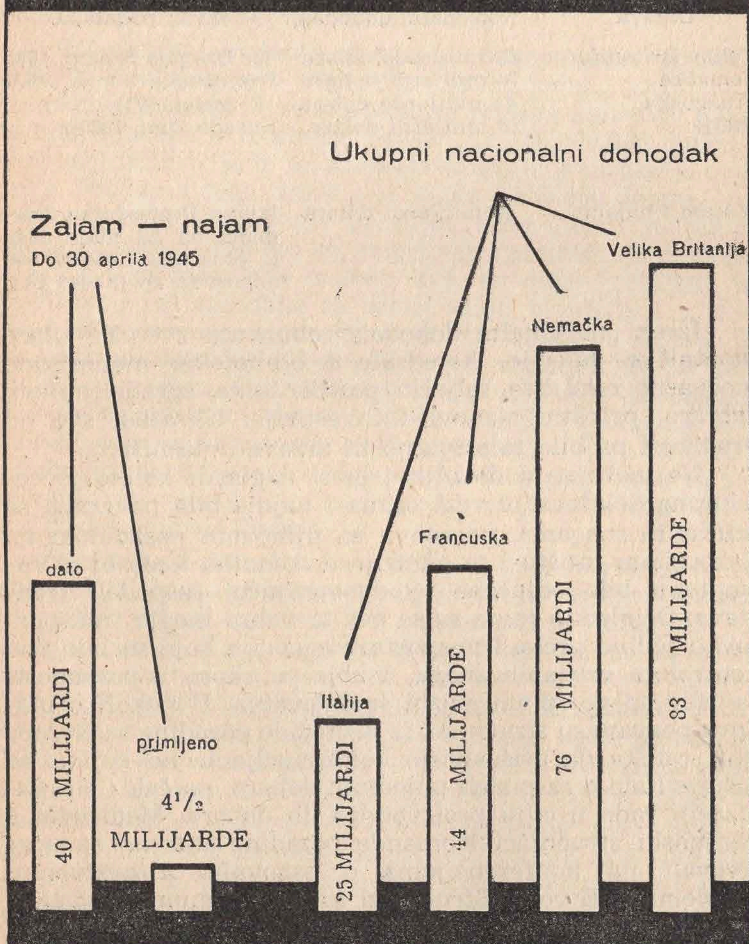
Svaka unca od onih 23,456.000 tona naftinih derivata koje su stigle u Englesku i na Evropsko ratište, i to uglavnom između 1 novembra 1943 i 30 septembra 1944, dolazila je iz Novog sveta. Sem toga, tesna povezanost između Komande pozadine, boračkih delova i civilnog stanovništva, vidi se iz činjenice da je naredbodavac za benzin na Evropskom ratištu bio ujedno i Komandant pozadine.

Ustvari, pitanje snabdevanja civilnog stanovništva sa pažljivo odmerenim osnovnim minimumom tečnih goriva za javne ustanove, transport i druge potrebe, bio je jedan od velikih problema vezan za upravljanje centrom u koji je smeštena sva nafta koja je dolazila u Englesku. Iz tog centra primali su i pojedini Britanci gorivo za svoje motore, ukoliko su mogli da dokažu da imaju prava na to. Onih 22.141.000 tona, koliko je u toku septembra 1944 godine bilo nagomilano u Engleskoj, razdeljeno je na sledeći način:

za potrebe civilnog stanovništva	12,196.000 tona
za potrebe britanskih oružanih snaga . . .	6,895.000 tona
za potrebe oružanih snaga Sjedinjenih Država	3,150.000 tona

Od svih naftinih proizvoda koji su, u toku septembra 1944 godine, bili upućeni u Veliku Britaniju i na Evropsko ratište, dve trećine stizalo je iz Sjedinjenih Država kao isporuka na osnovu Zakona o zajmu i najmu, a jedna trećina iz „sterlinških izvora“, odnosno iz britanskog vlasništva.

Međutim, da bi se dobila slika o sveopštem značaju učešća Amerike u oslobođenju Evrope i pretstava o novim problemima koje je ovaj zadatak nametao oružanim snagama Sjedinjenih Država, potrebno je da se celokupno poslovanje u vezi Zakona o zajmu i najmu uporedi sa ukupnim narodnim dohotkom glavnih evropskih nacija. Do 1 maja 1945 godine Amerika je na osnovu Zakona o zajmu i najmu snabdela Saveznike dobrima i uslugama u


Zajam i najam upoređen sa nacionalnim dohocima četiri nacije u dolarima.
Ukupni nacionalni dohodak
Zajam — najam
Do 30 aprila 1945
dato
40 MILIJARDI
primljeno
4 1/2 MILIJARDE
Italija
25 MILIJARDI
Francuska
44 MILIJARDE
Nemačka
76 MILIJARDI
Velika Britanija
83 MILIJARDE

vrednosti od 41.658,000.000 dolara, a primila je od Saveznika dobara i usluga u vrednosti od jedne desetine navedenog iznosa. Približno 90% po Zakonu o zajmu i najmu, otpalo je na Evropu. Upoređenje celokupnog zajma i najma sa narodnim dohotkom četiri evropske nacije koje Amerikanci najviše poznaju izgledalo bi ovako:

Država	Nacionalni dohodak	Izvor podataka
Velika Britanija	83 milijarde dolara	Ser Džogaja Stemp, 1935
Nemačka	76 milijardi dolara	Drezdenska banka, 1937
Francuska	44 milijarde dolara	E. Mišel, 1931
Italija	25 milijardi dolara	Korado Đini, 1925

* * *

(Zajam i najam)	40 milijardi dolara	Izjava Pretsednika Trumana od 22 maja 1945 g. plus oko 1.000,000.000 dolara za april 1945 god.

Izraz „nacionalni dohodak" obuhvata sve. Tu ulaze umetničke galerije, katedrale i biblioteke, meliorisano močvarno zemljište, seljački posedi, šume, zgrade, putevi, fabrike, privatni stanovi i investicije. Ukratko, sve od vrednosti pa bilo to privatno ili državno vlasništvo.

Ne može se u dovoljnoj meri naglasiti koliko je celokupna delatnost u vezi zajma i najma bila povezana sa oružanim snagama, pogotovu sa njihovom pozadinom na Evropskom ratištu i to odmah od trenutka kada bi u Vašingtonu bilo odlučeno o odgovarajućoj raspodeli sredstava. Očigledno je da su se sva ta dobra mogla transportovati jedino preko transportnih agencija koje su bile pod kontrolom oružanih snaga, i koje su skoro u potpunosti zavisile od pojedinih službi snabdevanja. U nekoliko mahova pozvani su stručnjaci iz Komande pozadine sa Evropskog ratišta da prisustvuju konferencijama na kojima se raspravljalo o raspodeli pojedinih dobara, pa čak i o organizaciji rada u cilju proizvodnje tih dobara. Medicinski i higijenski stručnjaci Komande pozadine aktivno su učestvovali na konferencijama o osnovnim zdravstvenim problemima Evrope. Stručnjaci za ugalj i gumu iz sastava pozadine sastavljali su planove za oživljavanje evropske industrije uglja i automobilskih guma, i to u početku za vojne, a zatim za civilne potrebe. Iz Amerike je dovedeno i kvalifikovano osoblje i mašine da bi se posao ubrzao.

Na taj način Zakon o zajmu i najmu imao je svoga odraza na sve organe pozadine. Neki od tih organa učestvovali su samo u neznatnoj meri u poslovima u vezi zajma i najma. Međutim, svi ti poslovi uticali su u izvesnoj meri na organe pozadine, odnosno organi pozadine uticali su na njih. Totalni rat znači ekonomski rat, a u ekonomskom ratu vojska preuzima ulogu kako ekonomske tako i vojne prethodnice.

Povezanost oružanih snaga sa ekonomskim problemima u totalnom ratu vidi se iz takvog jednog isključivo tehničkog podatka: vrednost samo mašina-alatljika koje su bile upućene u Englesku iznosila je 166,000.000 dolara. U istoriji industrije to je bila najzamašnija transakcija ove vrste. Prodajna cena iznosila je svega 3,500.000 dolara. Na takvo ogromno smanjenje prodajne cene uticali su takvi značajni faktori kao što su, naprimer, razmatranje o tome u kolikoj su meri one mašine, koje su dugo korišćene u Engleskoj, još sposobne za proizvodnju municije i u kolikoj će meri biti u stanju da se sa uspehom koriste u procesu industriske obnove Evrope, obzirom da je postojao sporazum da Britanija može slobodno prodavati mašine oslobođenoj Evropi. Mada armija nije imala nikakvih veza sa neposrednom kupoprodajom, ipak su njeni stručnjaci davali svoja mišljenja po pitanjima koja su se odnosila na momente u vezi proizvodnje municije i industriske obnove Evrope.

Način kako je rešavan problem uglja pruža drugu ilustraciju o obimu u kome su, kroz svoje oružane snage, američka pomoć i izvori bili usmereni ka tome da se Evropa podrži. Ugalj je pretstavljao bitan činilac ne samo za snabdevanje saobraćaja za potrebe američkih snaga, već i za potrebe oslobođenog građanskog stanovništva. U poznu jesen 1944 godine uopšte nije bilo uglja na raspoloženju. Nemci su iskorišćavali francuske i belgiske rudnike na potpuno eksploatatorskoj osnovi, kako u pogledu radnika, tako i samog rudnika. Povlašćeno sledovanje u hrani i vanredne nadnice nisu pretstavljale dovoljno jak potstrek da bi se savladalo neraspoloženje radnika zbog preteranog radnog vremena i zbog činjenice da je to, ustvari, bio prisilan rad. Posledica toga bila je da je 1943 godine proizvodnja uglja u Francuskoj i Belgiji bila za 35% manja od proizvodnje u 1937 godini. Svakako je i okolnost što Nemci nisu obraćali pažnju na jamsko obez-

beđenje drvenim potporama pretstavljala ništa manje važan činilac.

Na svakih trideset tona uglja izvađenih iz ugljenokopa potrebno je da se unese jedna tona jamske građe. Zanemarujući tu potrebu Nemci su dozvolili da ugljenokopi postanu vrlo opasni po život rudara. Zbog toga je američka vojska u svome nastojanju da pojača proizvodnju uglja, bila prinuđena da preko svog otseka za čvrsta goriva preduzme obimne mere za obezbeđenje rudnika jamskom građom, pošto su Nemci postojeće zalihe jamskih oblica utrošili za ogrev.

Usto, da bi se ugalj mogao prebaciti do onih mesta gde je bio potreban, inžinjerci su morali da izvrše opravku železničkih pruga i da ponovo otvore kanale koje su specijalisti za rušenje bili zakrčili. Najzad, kako je prehranbena situacija bila do krajnosti rđava, služba snabdevanja i transportna služba morale su da prime na sebe i zadatak obezbeđenja rudara hranom, obućom, odećom, pa čak i biciklima. Problem bicikala bio je akutan, jer su mnogi rudari stanovali daleko od svojih rudnika, a Nemci su prilikom svog odlaska povukli sve raspoložive bicikle.

Pri izradi planova za snabdevanje smatralo se da će Engleska biti u stanju da isporuči dovoljno uglja kako bi se prebrodila oskudica u oslobođenim zemljama. I zaista, uskoro posle *D* dana prebačeno je preko otvorene obale hiljadama funti uglja u džakovima od po 40 kg. Međutim, i pored toga, ubrzo je postalo jasno da Engleska neće moći u potpunosti da popuni oskudicu u uglju koja je vladala na Kontinentu, jer je i produkcija britanskog uglja počev od 1937 godine, bila u stalnom opadanju. Zbog toga je bilo potrebno da se i ugalj dovlači iz Amerike.

Da bi se savladala oskudica u gorivu, služba snabdevanja početkom 1945 godine otpočela je sa izvođenjem programa seče jednog miliona tona ogrevnog drveta, na prostoriji od Alpa do Pireneja.

Prvi transport američkog uglja za Evropu, u toku 1945 godine, iznosio je svega 20.000 tona, ali to je bila samo prethodnica mnogo većih transporta. Međutim, neminovna posledica toga je bila odvajanje brodskog prostora koji je bio namenjen za prevoz drugih potreba dotura, te je, na taj način, problem snabdevanja postao još komplikovaniji. Da bi se smanjilo prevoženje, ugalj je prevlačen i iz rudnika u Sardiniji koje je američka vojska ponovo otvorila. Treba podvući da su sardinski rudnici

u velikoj meri povećali svoju proizvodnju zahvaljujući uređajima za mehanizaciju kopa koji su bili preneti iz Pensilvanije. Iza problema uglja koji se javio sredinom zime, 1945 godine, nazirao se mnogo teži problem — zadovoljenje potreba u uglju u dezorganizovanoj ali industrijalizovanoj Centralnoj Evropi.

Krajem 1944 godine artiljeriskotehnička služba otpočela je sa jednom od prvih i najznačajnijih akcija u smislu podrške Evrope da sama sebi pomogne. Na taj način ona je želela da Saveznike oslobodi jednog tereta. Utvrdivši da oskudica u kamionskim gumama pretstavlja opasno tesno grlo u organizaciji transportne službe, artiljeriskotehnička služba pristupila je obnovi industrije automobilskih guma u Francuskoj i Belgiji. Ona je tome poslu pristupila na sledeći način: izvršen je pregled fabrika od strane američkih oficira koji su našli da je potrebno da se sve sirovine dopreme iz Amerike. Na osnovu toga stigla je prva pošiljka od 2.000 tona sintetične gume zajedno sa potrebnim pamukom, hemiskim crnilom, sumporom i drugim materijalom. Nešto je stiglo čak i vazdušnim putem.

Pod Nemcima ove francuske fabrike upotrebljavale su nemački proizvod uglja poznat pod imenom *buna*. Međutim, obzirom na to da se američki proizvod dobiva derivacijom nafte, bilo je potrebno da se dovedu Amerikanci koji će tumačiti tehniku američkog procesa proizvodnje. Po planu raspodele polovina proizvedenih automobilskih guma stavljena je na raspoloženje američkoj vojsci, a druga polovina, preko odgovornih organa francuske vlade, onim privatnim preduzimačima koji su održavali mototransportni saobraćaj na važnim prugama. Britanci su zahtevali da učestvuju u raspodeli proizvoda onih tvornica koje su se nalazile u delovima Belgije u kojima su stacionirali Britanci. Ovom zahtevu bilo je udovoljeno.

Na taj način artiljeriskotehnička služba u saradnji sa drugim zainteresovanim službama u vojsci stavila je u pogon sve fabrike automobilskih guma u Francuskoj i Belgiji. Proizvodnja automobilskih guma u tim fabrikama popela se od 3.226 u januaru na skoro 100.000 mesečno u maju.

Drugi jedan projekat iz oblasti industrije od značaja za vojsku sastojao se u korišćenju francuskih fabrika za vršenje generalnih opravki dotrajalih motora sa kamiona,

tenkova i drugih borbenih vozila. Posle otprilike 200 časova normalnog rada radijalni motor avionskog tipa u upotrebi kod većine naših srednjih tenkova, iziskivao je fabričku opravku. Ta opravka obuhvatala je rasklapanje motora i proveru svih delova s tim da se u slučaju potrebe dotrajali delovi zamene novim. Slično tome i motori kamiona od 2,5 tone trebalo je da se posle pređenih 16.000 km pošalju u radionice na generalnu opravku.

Ova vrsta posla mogla je mnogo uspešnije da se obavi u nekom pogonu stalnog tipa nego u pokretnim artiljeriskotehničkim radionicama na frontu, pošto je ona iziskivala upotrebu specijalnih mašina i teške strojeve za serisku montažu kao i znatne zalihe rezervnih delova.

Zbog toga je vojnotehnička služba pristupila veoma obimnom poslu za izvršenje generalnih opravki tenkovskih i kamionskih motora, koristeći za to francusku radnu snagu i francuska postrojenja. Na ovom poslu bilo je zaposleno oko 7.000 francuskih radnika i trinaest fabrika koje su pre rata proizvodile automobilske i avionske motore. Zajedno sa civilnim radnicima radilo je i ljudstvo iz sastava artiljeriskotehničke službe i to 30 oficira i 230 vojnika u ulozi nadzornika i tehničkih stručnjaka.

U toku prvih šest meseci ovakvog rada generalno je opravljeno za potrebe vojske više od 30.000 motora raznih tipova. Postignuti učinak po vrednosti prevazilazio je 20,000.000 dolara, a brodski prostor koji je na ovaj način ušteđen iznosio je koliko i kapacitet dva broda tipa „Liberti“. Broj izvršenih opravki stalno se povećavao za sve vrste motora tako da je do maja 1945 godine kapacitet dostigao 1.000 komada na dan.

Rad na generalnoj opravci motora razlikovao se od rada za proizvodnju novih automobilskih guma utoliko što on nije iziskivao uvoz velikih količina sirovina iz Amerike. Mada su mnogi francuski proizvođački pogoni preuzeli obavezu da proizvode karburatore, kuglične ležaje i druge delove potrebne fabrikama motora, oni su, ipak, skoro isključivo radili sa čelikom, aluminijumom i drugim raspoloživim materijalom koji se mogao naći u Evropi. Ostali rezervni delovi, potrebni za ponovno osposobljavanje motora, proizvodili su se u Sjedinjenim Državama i oni su brodovima prebacivani u Evropu zajedno sa redovnim doturom rezervnih delova, potrebnih za vršenje opravki po artiljeriskotehničkoj grani.

Potstaknut uspehom u ovom radu Planski otsek odeljenja za nabavke proširio je isti opšti princip i na druge ključne grane industrije. Radi toga je, počev od februara 1945 godine, određeno 20 američkih brodova za prenos sirovina u Francusku. Te ostale grane industrije započele su sa mesečnom isporukom svojih proizvoda u iznosu od 100.000 tona, da bi zatim stalno povećavale tonažu koja je bila namenjena obnovi.

Sredinom marta 1945 godine zaključeni ugovori bili su na odobrenju nadležnih organa oružanih snaga Sjedinjenih Država za proizvodnju u vrednosti preko 1.000,000.000 dolara i to samo u Francuskoj. Većina potrebnih sirovina morala je da se uputi iz Sjedinjenih Država, a njihov transport, odnosno rukovanje, spadalo je u nadležnost raznih službi pozadine.

23 aprila 1945 godine Žan Mone, francuski poverenik za poslove u vezi Zakona o zajmu i najmu objavio je da su „Sjedinjene Države snabdele francusku vojsku modernim topovima, municijom, tenkovima i ostalim finalnim produktima artiljeriskotehničke grane za punih osam divizija i tri stotine pomoćnih i pozadinskih jedinica, odnosno, ukupno za 225.000 ljudi“. Taj ogroman zadatak pretstavljao je samo uzgredan posao u odnosu na glavni američki napor. No, i pored toga, njegovo izvršenje iziskivalo je veliko naprezanje pozadine na Evropskom ratištu obzirom da su, na jedan ili drugi način, skoro sve njene službe i grane morale da se angažuju za taj zadatak.

Na taj način američke oružane snage bile su, ulaskom u 1945 godinu, u tolikoj meri uvučene u civilne i vojne stvari Evrope da se to u istoriji ratova ne pamti. Nemci su, doduše, veliki deo industrije u Evropi bili preuzeli i iskorišćavali. Međutim, oni su preuzeli koncerne koji su bili u punoj proizvodnji, a zadatak upravljanja poverili su, uglavnom, civilima. Pored toga, kada su Saveznici počeli sve više da pritešnjuju Nemce, ovi nisu ništa uradili na tome da obnove industriska postrojenja i to bar u onoj meri koliko bi to bilo potrebno da se nadoknadi habanje i trošenje prouzrokovano normalnom proizvodnjom, a još manje su ma šta uradili da uklone posledice savezničkih vazdušnih napada. Stoga se industriski sistem kojim su Nemci upravljali, neprestano i neizbežno smanjivao. Dokaz za to jeste opadanje industriske proizvodnje ključnih industrija Zapadne Evrope do 1943 godine, na-

primer, gume, uglja, čelika i tekstila na, otprilike 65% prosečne predratne proizvodnje.

Nasuprot toj situaciji, američka vojska morala je da preuzme na sebe veliki deo poslova oko upravljanja i ponovnog osposobljavanja industrije u oslobođenim zemljama, obzirom da su te industrije bile izložene dvostrukom ugrožavanju — savezničkim bombama i rušenju od strane Nemaca pri njihovom povlačenju. Vojska je bila prinuđena da se interesuje za te fabrike, jer ona ne bi bila u stanju da u oslobođenim zemljama izvrši svoje zadatke sa najvećom efikasnošću ako ne bi povela računa o potrebama civilnog stanovništva. Mada ona nikada nije gubila iz vida da je njen glavni zadatak vojne prirode, ipak nije mogla da zanemari isto toliko značajan činilac, da ona ne bi mogla da izvrši svoj vojni zadatak ako ne pristupi rešavanju industriskih i civilnih problema prouzrokovanih ratom.

1 aprila 1945 godine raspolagalo je Odeljenje za civilne poslove oružanih snaga na Evropskom ratištu sa 2.618 oficira i 3.902 vojnika koji su radili na problemima obnove i stabilizacije koji su pak proizilazili iz obimnog zadatka oslobođenja i okupacije. Do toga dana armija je, bez udaranja u velika zvona i ma kakvog objavljivanja, ali i ne zanemarujući svoj glavni zadatak, isporučila 1,000.000 tona raznog materijala i 1.721 vozilo za obnovu Francuske, Belgije i Holandije.

Američka vojska delovala je brzo i efikasno, rukovođena teorijom da ne može biti *oslobođenja* Evrope u anarhiji i gladi.

Događaji u Francuskoj, 1944 godine, pružili su dramatičan dokaz odgovornosti koja je bila nametnuta američkoj vojsci u ratu za oslobođenje Evrope. Dok su se američke armije razmilele kroz Francusku goneći Nemce koji su je ugnjetavali četiri teške godine, ovi su za sobom ostavljali haos na tekovinama koje su nekada pretstavljale jednu od najviših civilizacija modernog sveta.

Tu nije bilo ni vlade, ni saobraćaja, ni ma kakvog efikasnog domaćeg sistema zakonitosti i reda, ni sredstava za vezu, ni slobodnog javnog mnjenja. Da su Amerikanci išli za primerom nacista, njihov zadatak bio bi, površno posmatran, vrlo prost. Oni bi jednostavno zaveli opsadno stanje i svu vlast zasnovali na prekim sudovima, a upravu bi vršili pomoću marionetskih agentura. Oni bi prigrabili

sve što je od ma kakve vrednosti, a ugušili bi, što je moguće jače, i poslednji treptaj francuskog duha.

Umesto toga oni su doveli u Francusku privremenu vladu sa izričitom obavezom da se ova zameni vladom koja će biti izabrana što je moguće pre, na opštim izborima. Toj vladi su dali sredstva kako bi se Francuzi brzo osposobili da sami upravljaju svojim poslovima. Oni su pružili mogućnost da se odmah pojavi slobodna francuska štampa. Ne zaustavljajući se na tome, ustupili su Francuzima mnogo materijala i specijalista, a u nekim slučajevima čak i radnike, koji su bili potrebni da bi se, za neverovatno kratko vreme, drumovi, železnice, pošte, telegrafi, kanali i znatan broj važnih industrija Francuske mogli ponovo da osposobe za rad.

U roku od četiri meseca izvršeni su glavni zadaci obnove, mada je preostalo još mnogo koječega što je trebalo uraditi. Privredni i duhovni život Francuske počeo je ponovo da kuca i velika Francuska Republika počela je da se uzdiže iz ruševina, spremajući se da zauzme svoje mesto kraj velike republike sa zapada kao jedan od vodećih faktora u slobodnom svetu.

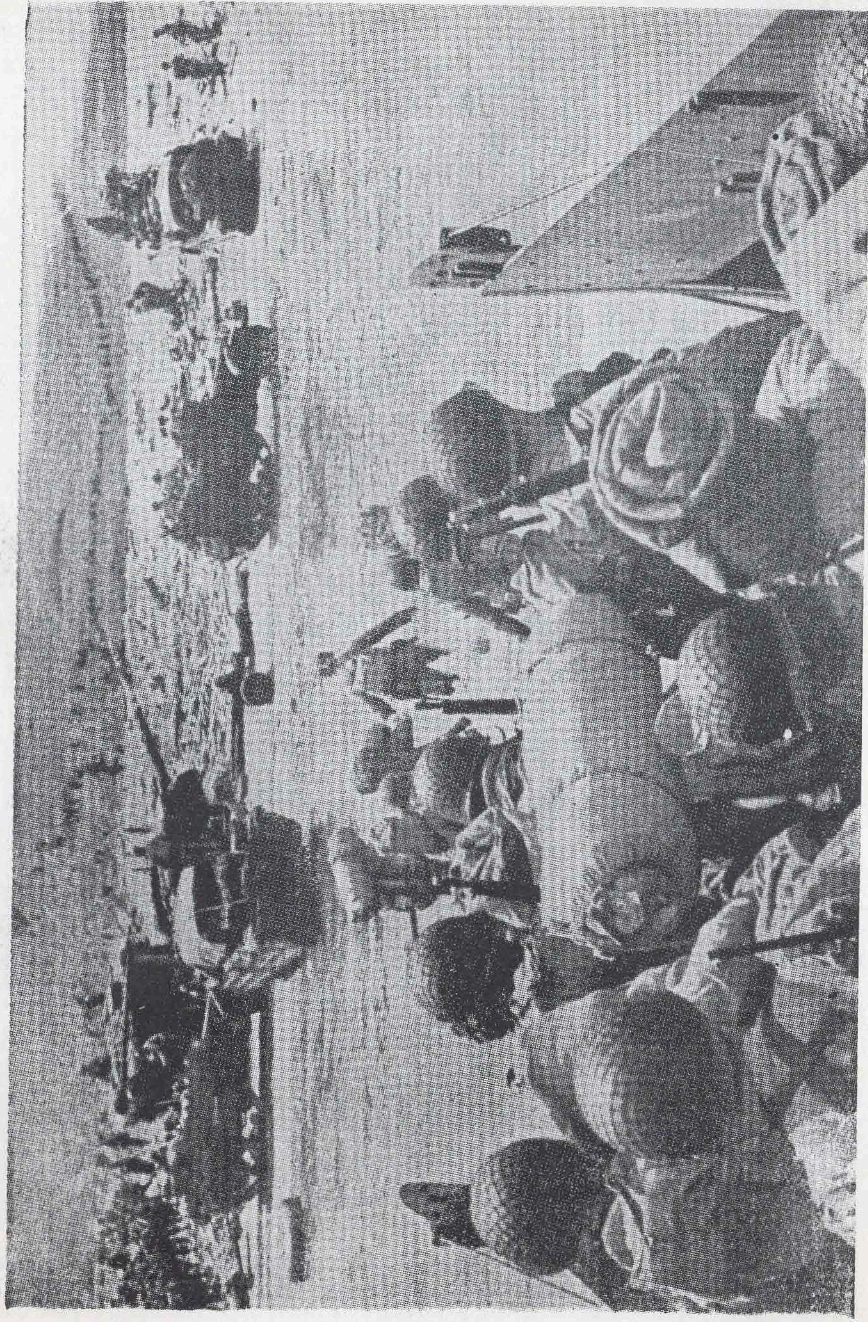
Ono što je preostalo da se uradi posle dana pobede najbolje je izraženo u rečima general-potpukovnika Džon Lija, Komandanta pozadine Evropskog ratišta:

„Sa obustavom neprijateljstava, američka delatnost u Evropi moraće sada da se usmeri u suprotnom pravcu. Shodno dalekovidoj politici američkog ministarstva rata 3,000.000 vojnika biće prebačeno na druga mesta. Ogromne količine opreme i materijala moraće da se dovedu u red, da se spakuju, i, zatim, da se ljudstvo i materijal upute na ratište u Pacifiku, a da se ostavi samo onoliko koliko je potrebno u Nemačkoj za okupacionu vojsku i u Sjedinjenim Državama kao rezerva i radi demobilizacije“.

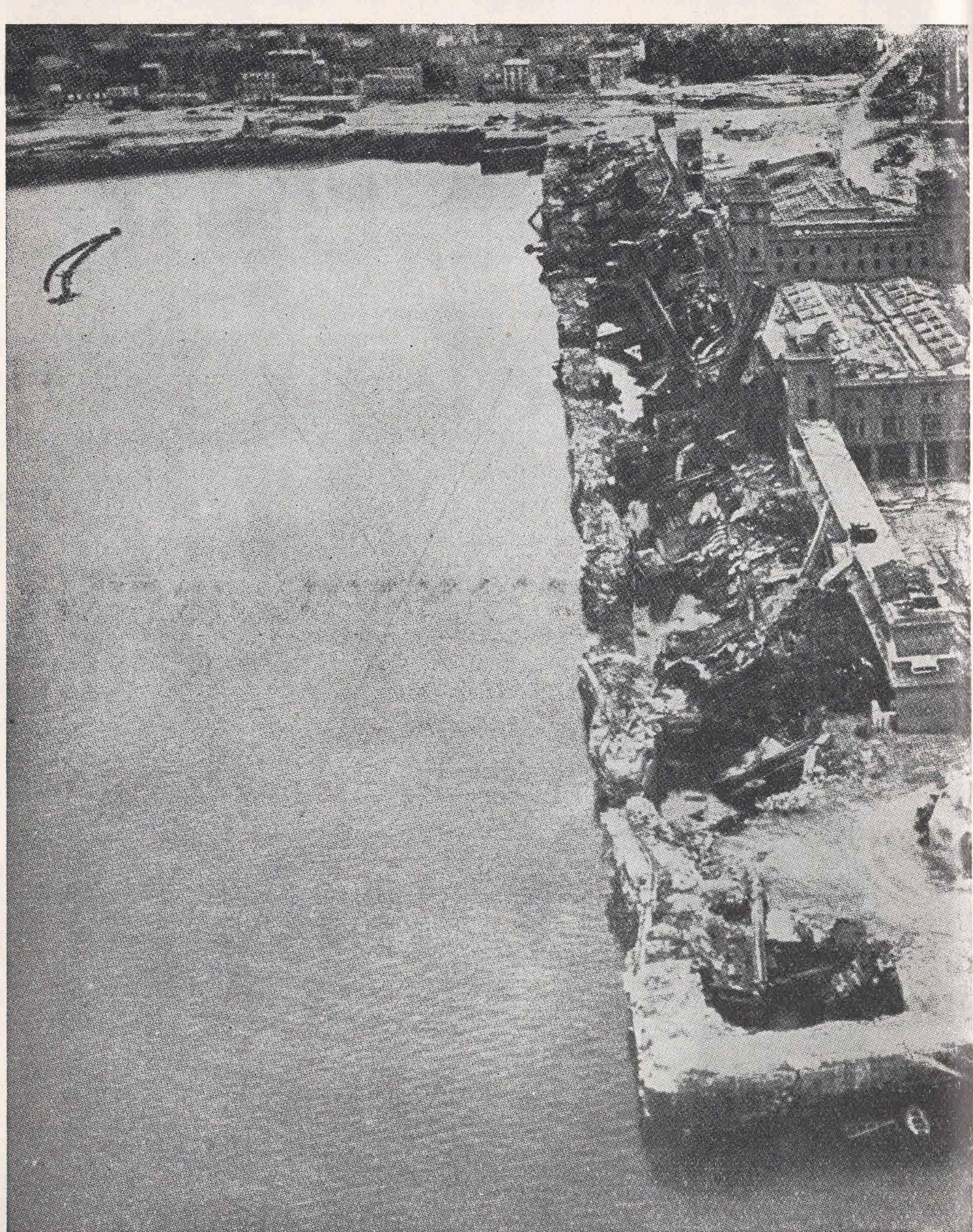
Izvršiti taj zadatak u mnogo kraćem vremenu nego što je bilo potrebno da se tri miliona ljudi i trideset miliona tereta dovedu u Evropu, pretstavlja novu probu za delatnost Američke komande pozadine Evropskog ratišta. Opis o tome kako je taj gigantski zadatak izvršen pretstavljaće završnu glavu ove knjige i ona će moći tek kasnije da se napiše.

SADRŽAJ

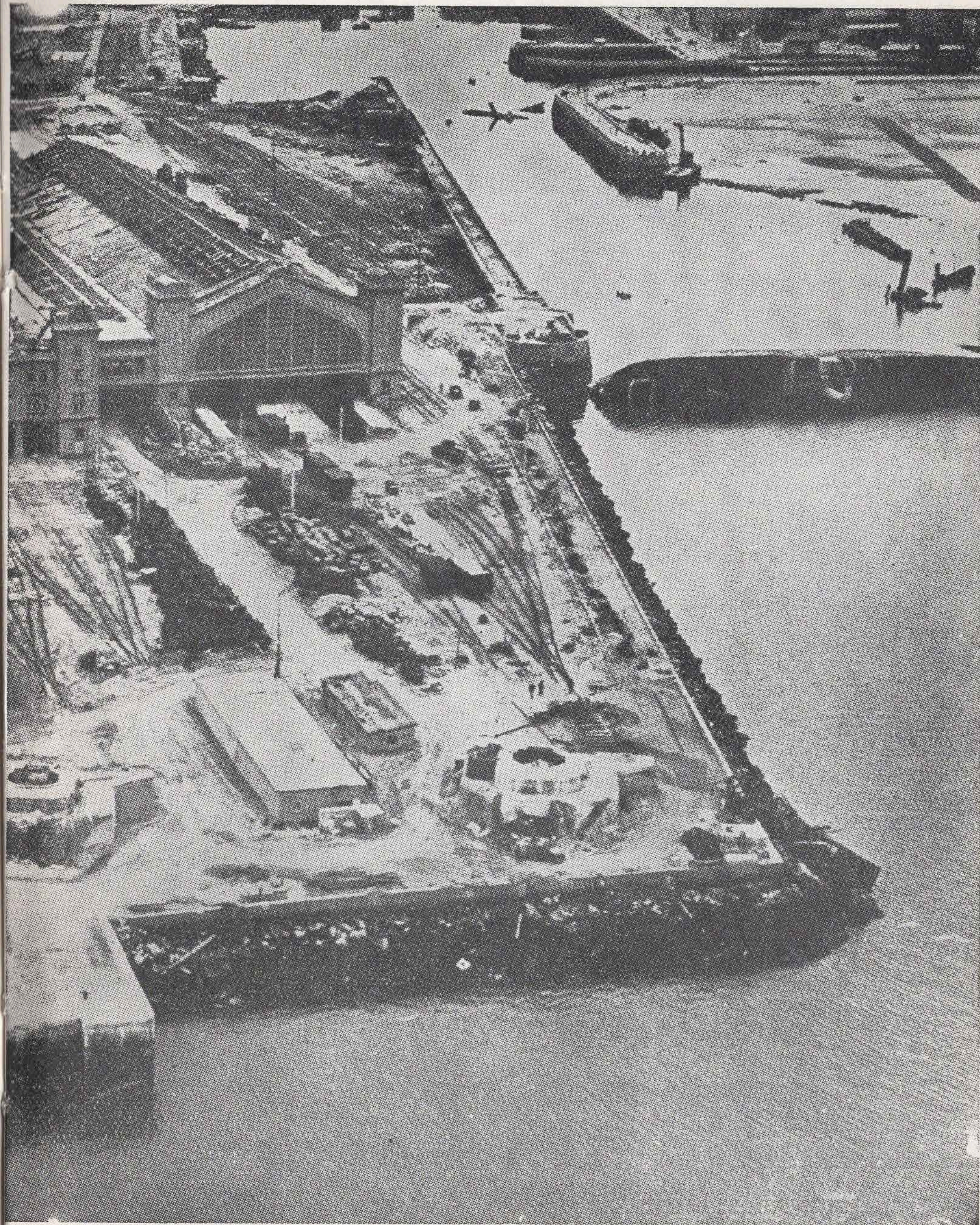
Štamparija „Kultura“ — Beograd — Makedonska 4



Momenat iz iskrcavanja prvih delova na Normandisku obalu



PRVO PRISTANIŠTE. Padom Šerbura, 27 juna, Saveznici su dobili prvo
osposobljavanja. Nemci su sistematski razorili uske kanale i lučke ure
brod je ušao u ovaj deo luke. Slika prikazuje rušenja izvedena

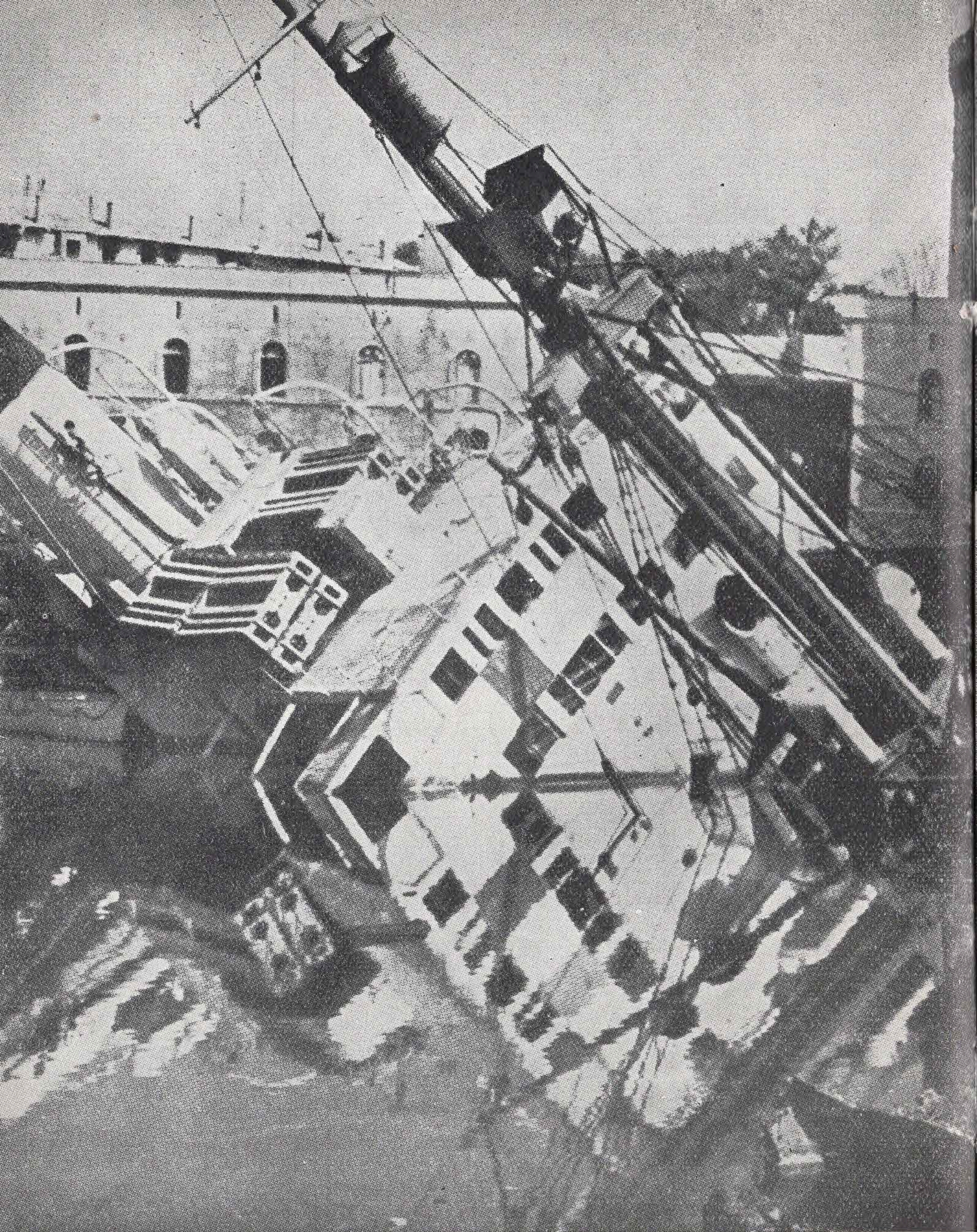


veće pristanište, a inžinjerci ogroman posao u vezi njegovog ponovnog
đaje. Ali, do 14 jula jedan deo bio je raščišćen od mina i 16 jula prvi
na jednoj železničkoj stanici i na susednim uređajima u luci



ISTOVAR MATERIJALA PREKO OTVORENE OBALE. Sve dok Šerbur nije zauzet i osposobljen, istovar materijala vršio se preko otvorene obale. To je bilo moguće zahvaljujući veštačkim lukama koje su Britanci izmislili. Jedan američki tenk (gore), predat na osnovu Zakona o zajmu i najmu Francuzima, istovaruje se na otseku Utah iz jednog broda za iskrcavanje tenkova (LST).

POTHRANJIVANJE ARMIJA. Pred obalom Normandije brodovi su istovarivali materijal u amfibiske kamione (DUKW) koji su ga prebacivali do pretovarnih stanica na obali (gore) gde je bio tovaren **na kamione** radi daljeg transporta u unutrašnjost kopna (dole).



JUŽNI FRONT. Kada je 7 armija na dan 15 avgusta 1944 izvršila
nom stanju da je izgledala skoro neupotrebljiva. Nijedan od 121 ga
popreko kanala (gore) a mine i minska punjenja bile su na sve strane
u toku 1944 godine dolazila u F



invaziju Južne Francuske, ona je luku u Marselju zatekla u tako očaj-
nije se mogao upotrebiti. Brodovi su bili potopljeni jedan do drugog
rasejane. Međutim, preko Marselja je išlo 80% ukupne tonaže koja je
ancusku preko Sredozemnog Mora.

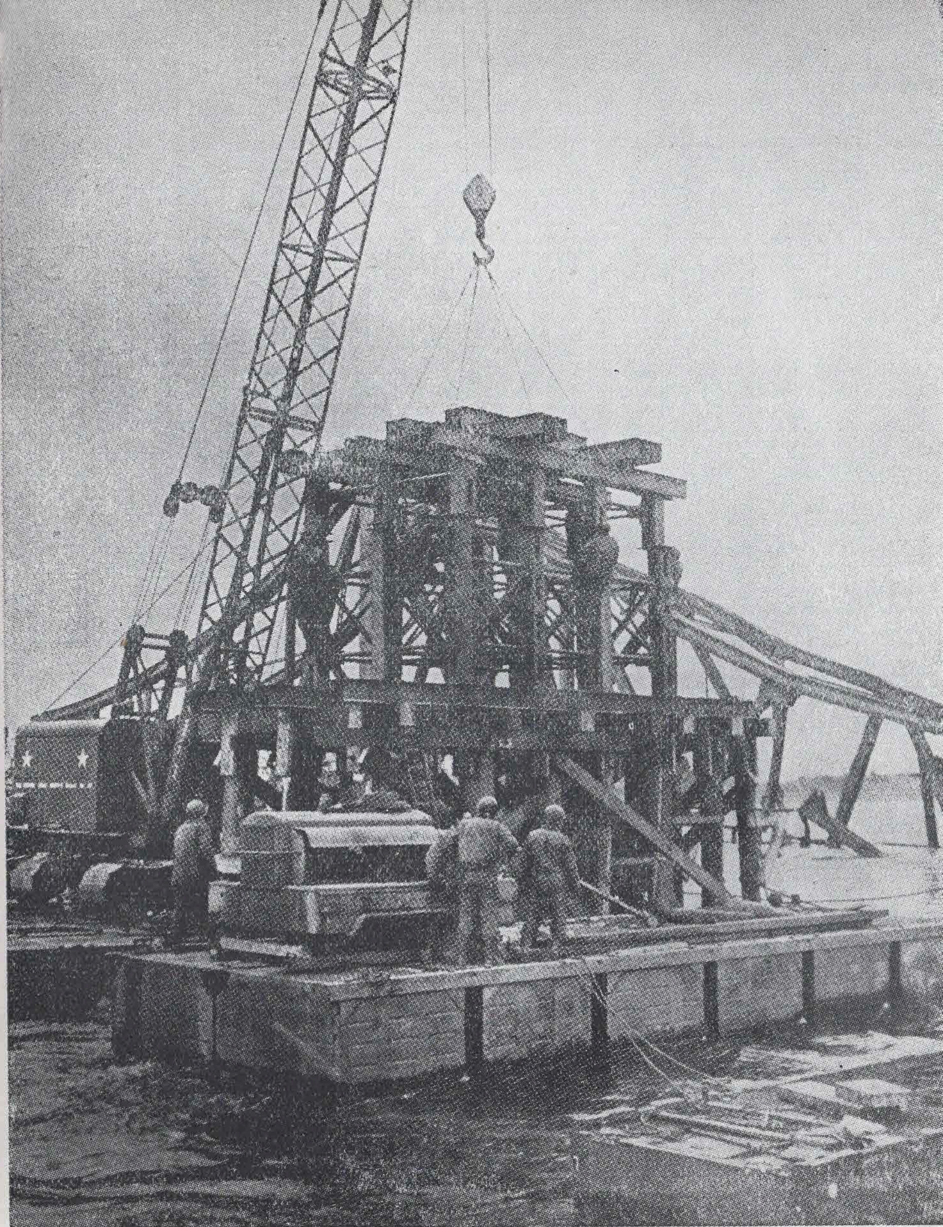
BURA. Četvorodnevna bura (19—22 juna) uništila je veštačke luke, ali snalažljivošću i napornim radom uspelo se da se materijal ipak doturi boračkim delovima.



GENERAL BLATO. Jake kiše pretvorile su normandiske drumove i slagališta u more blata, ali teretnjak M-29 (lasica) konstruisan za upotrebu po snegu pomogao je da se reše transportne teškoće.



NIJE IH MOGLO DA OMETE NI VREME NI NEPRIJATELJ. Munjevito nadiranje kroz Francusku do Sigfridove linije primoralo je transportnu službu da stvori čudo poznato pod imenom „Ekspres crvena lopta“. Druge kamionske linije bile su: „Zeleni dijamant“, „Lavlji ekspres“, „Bela lopta“ i ABC. Vojnici koji su se starali o tome da dotur teče danju i noću imali su da savladaju takve opasnosti kao što su noćna vožnja, dejstvo neprijatelja i prirodni elementi. Kamioni (gore) probijaju se kroz poplavljene ulice Ramberviljera.



NEIMARI. Šezdeset raznih vrsta inžinjeraca stalno je obavljalo šezdeset raznih poslova. U njihovu su nadležnost spadale sve vrste građevinskih radova — pešačke staze koje su podizane pod neprijateljskom vatrom, veliki logori za stanovanje, slagališta i aerodromi. Oni su izrađivali i umnožavali sekcije u tonama, vršili rekvizicije poseda, gradili i opravljali puteve, iznajmljivali civilnu radnu snagu, gasili požare, snabdevali vodom, čistili minska polja i održavali saobraćaj na vodenim putevima u unutrašnjosti. Inžinjerci (gore) su podigli za deset dana železnički

MEHANIZACIJA. Inžinjerci graditelji mostova opravili su i osposobili ponovo za upotrebu, u roku od nekoliko dana, mostove za koje su Nemci verovali da su ih onesposobili za više nedelja (gore). Gigantski mehanički strojevi, proizvodi američke mašinske industrije, bili su njihove igračke. Mehanička lopata(dole) razgrće ruševine pri opravci puteva.



SVE ŠTO VOZI, ŠTO GAĐA I ČIME SE GAĐA. Artiljerisko-tehnička služba sadrži obimno poslovanje i njena se nadležnost proteže na sve ono što gađa, i čime se gađa. Artiljerisko-tehnička služba na Evropskom ratištu rukovala je naoružanjem čiji je spisak iznosio 350.000 pojedinačnih predmeta, počev od opruga za časovnike do tenkova od 40 tona kao i takvih čudnih vozila kao što je „lasica“ (gore).

KRV I HIRURŠKI NOŽ. U borbenoj liniji bolničarske ekipe bile su pripravne za davanje krvne plazme (gore), a u hirurškim bolnicama pod šatorima, nedaleko od fronta, ukazivana je hitna hirurška pomoć (dole). Borac je znao da će mu, u slučaju ako bude ranjen, biti ukazana najbolja moguća nega.